



PROJETO DE LEI 203/2016 DE 05/05/2016

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ementa:

ESTABELECE LIMITES E DIRETRIZES PARA NOVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção

Folha nº 01 do Proc. ^{TIS: 1}
Nº 01-203/2016
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.800



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Adilson Amadeu

PROJETO DE LEI Nº

PL
203/2016

Estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.

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

Art. 1º A presente estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros, diversas do serviço de táxis, bem como para o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo.

Art. 2º Os preços para serviço de transportes individuais de passageiros poderá ser variável, com limite mínimo estabelecido pela Administração Pública igual à tarifa cobrada equivalente ao do serviço de táxi da Categoria Comum.

Art. 3º A quantidade de veículos autorizados a explorar as novas modalidades de transporte individual de passageiros será estabelecida em regulamento pelo Poder Executivo, e não poderá exceder a 5% (cinco por cento) do total das licenças do serviço de táxi no Município de São Paulo.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
19 MAI 2016
SGP. 42

1/1 - 109300 - 125/1 - 9135-00/13

Matéria PL 203/2016. Não foi possível extrair as assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 226
Em 14/05/2016
Ass: [assinatura]
IDENTIFICADORA

R.F. 10860

Folha nº 02 do Proc. fls. 3
Nº 01-203 de 2016
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
R#: 10.880

Art. 4º Os veículos utilizados para as novas modalidades de transporte individual deverão ser conduzidos exclusivamente por seus respectivos proprietários, não se admitindo a utilização de empregados ou prepostos em geral.

Art. 5º Os veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros deverão apresentar sinais que permitam a fácil e imediata identificação do serviço prestado, viabilizando a ação fiscalizatória.

Art. 6º É vedada a circulação de veículos utilizados nas novas modalidades de transporte individual de passageiros em corredores e faixas exclusivas de ônibus.

Art. 7º Os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros, exceto taxi, ficam excluídos da isenção de rodízio municipal.

Art. 8º Os veículos utilizados nas modalidades de transporte individual de passageiros devem ser da categoria aluguel e devidamente licenciados no Município de São Paulo.

Art. 9º O proprietário condutor, ao explorar o serviço de transporte individual, deverá possuir formação específica bem como o cadastro municipal de condutor.

Art. 10. As plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de novos serviços de transporte individual de passageiros deverão destinar aos táxis da Cidade de São Paulo, no mínimo 30% (trinta por cento) do total de viagens contratadas mensalmente.

Folha nº	03	do Proc.
Nº	01 - 200	de 2016
Jader Augusto Pimenta		
Técnico Administrativo		
RE: 10.930		

Art. 11. Os veículos de transporte individual, inclusive os que operem como táxis, poderão ser compartilhados mediante a expressa anuência do passageiro.

Art. 12. É vedado ao particular que não opere veículo de transporte público individual cobrar por transporte de pessoas.

Parágrafo único. As plataformas de tecnologia que operem os aplicativos de carona compartilhada poderão cobrar, tanto dos motoristas quanto dos usuários destes, taxas mensais ou anuais pela utilização da plataforma ou do aplicativo.

Art. 13. O art. 34 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, fica acrescido dos parágrafos 1º e 2º, com a seguinte redação:

“Art. 34. (...)

§ 1º Os veículos utilizados para o transporte público individual na modalidade táxi poderão, sem prévia autorização da Administração Pública, realizar percursos compartilhados entre os passageiros, mediante prévia anuência destes.

§ 2º A corrida compartilhada poderá ser autorizada previamente através de aplicativos ou plataformas digitais. (NR)”

Art. 14. O inc. XVII do art. 42 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 42. (...)

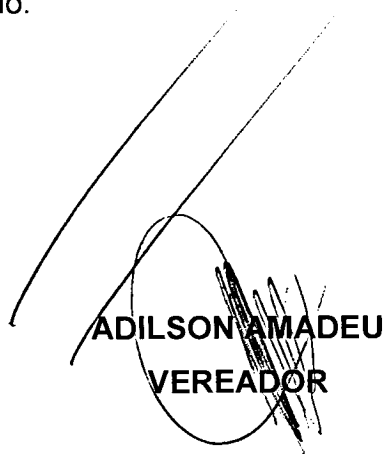
XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes, ressalvado a corrida compartilhada mediante prévia autorização dos passageiros; (NR)”

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 16. As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,


ADILSON AMADEU
VEREADOR

Folha nº 05 do Proc. fls. 6
Nº 01 - 203 de 2016
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.880

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei visa estabelecer limites e diretrizes para o ingresso de novas modalidades de transportes individual de passageiros, assegurando uma concorrência leal evitando a canibalização do serviço.

A iniciativa assegura ainda a sobrevivência da categoria dos taxistas sem obstruir a coexistência de novas tecnologias e serviços à população de São Paulo.

Assim, contamos com o apoio dos Nobres Pares no sentido de ver essa proposta aprovada.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, protocolado como folha nº 106

do processo nº 01-PL 203 de 2016,

19.05.2016 (a)

[Signature]
AUGUSTO PIMENTA
RF: 10860

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: 19 MAI 2016	
Const., Just. e Leg. Particip.,	
Administração Pública,	
Justiça, Trabalho, Rel. Externos, Trib. e Cons. Cit.,	
Finanças e Orçamento,	
<i>[Signature]</i> 19 MAI 2016	
PRESIDENTE	

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

18/MAI/2016

[Signature]

Antonio Isoldi Caleari

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 23/05/2016 às 16:00 hs
POR *Karel*

SAÍDA: 06/06/16 às 18:30h ASS: *Karel*

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Seguem, juntados nesta data	Papel para informação Documento rubricados sob
Folhas de nº <u>1-76</u>	em <u>06/06/16</u>


Livia Salomão Nogueira
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 07 de 9
Proc. Nº. 203/16
LRJ
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 203/16

Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial);
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução do serviço de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel provido de taxímetro (táxi). Com alterações;
- Lei Municipal nº 11.086, de 06 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;
- Lei Municipal nº 12.823, de 07 de abril de 1999, que obriga os estabelecimentos comerciais que especifica, a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias quando necessário;
- Lei Municipal nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.002, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de postos de apoio ao taxista, nos termos que especifica, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis, e dá outras providências. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.403/16;
- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do exercício de transporte remunerado e individual de passageiros sem a devida autorização. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.344/16;
- Lei Municipal nº 16.279, de 8 de outubro de 2015, que dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, no Município de São Paulo, e dá outras providências;

Matéria PL 203/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

-olha 08 fls. 10
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
PF 11.274

- Lei Municipal nº 16.344, de 04 de janeiro de 2016, que altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim;
- Lei Municipal nº 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, em casos de solicitação por aplicativo ou internet, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 14.636, de 27 de julho de 1977, que institui livro de transferência de alvarás de estacionamento de táxis, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 27.650, de 15 de fevereiro de 1989, fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvará de estacionamento de Táxis no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Decreto nº 40.774, de 20 de junho de 2001, que regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001;
- Decreto Municipal nº 44.530, de 24 de março de 2004, que concede isenção ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento, na situação que especifica;
- Decreto Municipal nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014, que delega competências ao Secretário Municipal de Transportes na forma que especifica;
- Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015, que institui a categoria “táxi preto” no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência;
- Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 95/15, que regulamenta a categoria “táxi preto” para transporte individual remunerado de passageiros em veículo de aluguel;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 09
Proc. Nº 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

- PL 192/16, que organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 03 de junho de 2016.

Juliana Trindade von T Eberlin

Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia - Substituta
OAB/SP 232.414



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 10
Proc. Nº 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

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

(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Vide Lei nº 13.290, de 2016

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

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

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

CAPÍTULO II

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do eectivo CETRAN.

fls. 13

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou lade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes enciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

~~Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua nscrição:~~

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua nscrição: (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover senvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle);

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o amento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações rculação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de sito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, ionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que ar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações xcesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as is nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de is superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de ção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

Matéria PL 203/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

Órgão: 14
Proc. Nº: 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

~~XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;~~

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
(Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Fls. 15
12
Poina
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 de previdência social.

Art. 7º (VETADO).

Matéria PL 206/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, previamente aferido 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.

MA ROUSSEFF

Eduardo Cardozo

João Mantega

Roberto Alves Filho

Inácio Lucena Adams

texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 13 de 17
Proc. Nº 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

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.

Mensagem de veto

Vigência

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 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 e 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;

fls. 20

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 do nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios consórcios; 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 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 modo 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** 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 setoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, autorizados pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados pontos 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 o 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. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para

dutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

fls. 22

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as vagas remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

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 prestadores dos serviços;

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

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários, e 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;

Folha 16
Proc. Nº. 203/16
Pág. 23

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

fls. 24

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 nanentes dos objetivos estabelecidos; e

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

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos ectivamente 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 ersalização 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 porte e da mobilidade urbana, os seguintes:

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

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo dicionar 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 ana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita plicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não orizado 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 los de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela 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 a, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de porte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices missões 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 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 ana 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 contar 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

n Henrique Barbosa Filho
Sérgio Oliveira Passos
Roberto dos Santos Pinto
Iaria Cella Dal Chiavon
Santos Alvarez
to de Oliveira Muniz

texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

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

Proc. N° 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

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 complm.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.
 - Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.
- Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))
 Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))
 Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))
 Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))
 Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))

Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei.; (ver documento)

Lei 16.279/2015 - Altera o arts. 39-A e 41 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/

[Retoma]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - 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 folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

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

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

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

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

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

III — Do motorista profissional autônomo

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

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

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

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

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

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

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

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

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

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

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

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

Folha 831
Proc. Nº. 20316
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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

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

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

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

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

V — Do Registro de Condutor

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

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

VI — Do Veículo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII — Do Alvará de Estacionamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

folha
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

§ 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 ele 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 Conductor, 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.

Folha 22 de 35
 Proc. N° 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

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 co-proprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
 - 1) empresa — isento;
 - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
 - 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
 - 2) "ex-officio" — isento;

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

XII — Das Penalidades

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Olha 237
 Proc. N.º 203/16
 Cível Salomão Nogueira
 RF 11.274

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 correpondente.

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**.

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

Folha 25 de 40
Proc. Nº. 203/16
Livro Salomão Nogueira
RF 11.274

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 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: Táxi - Veículos - Lotação - Transporte coletivo
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Folha 203/16
Proc. N.º 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N.º 7.302, DE 27 DE OUTUBRO DE 1972

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

42

Doc. Nº. 203/16

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI8.088/1974 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 8.088 12/07/1974 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Publicação: DOM 13/07/1974

Retificação: - DOM 16/07/1974

Projeto: Projeto de Lei Nº 76/1974 ([ver documento](#))

Autor(es): Luiz Peixoto Soares; Comissão de Justiça e Redação; Comissão de Transporte e Trânsito

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](#))

[Retoma]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Moine 28. 43
Proc. N.º 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N.º 8.088, DE 12 DE JULHO DE 1974

Introduz alterações na Lei n.º 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 24 de junho de 1974, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — A Lei n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I — VETADO

II — Fica revogado, em todos os seus termos, o § 2.º do Art. 25, passando o § 1.º a constituir "Parágrafo único".

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 12 de julho 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, Nelson Mortada — 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 12 de julho de 1974 — O Chefe do Gabinete, Edmundo de Menezes Guimarães.

ITEM VETADO — REFERENTE A LEI N.º 8.088 DE 12 DE JULHO DE 1974

"I — Fica revogado, em todos os seus termos, o § 1.º do Art. 10, passando o § 2.º a constituir "Parágrafo único";"

OBS.: Veto comunicado através do Ofício n.º 5.115/74, de 29-8-74.

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

Poina 29
Proc. N° 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI10.195/1986 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 10.195 03/12/1986 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Revoga o paragrafo unico do artigo 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação que lhe foi conferida pelo artigo 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

Publicação: DOM 04/12/1986 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 197/1986 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros

Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execucao de serviço de explicativa: transporte individual de passageiros em veiculos de aluguel a taximetro. ([ver documento](#))

Indexação: Passageiro - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

oina 30
 Proc. Nº. 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

LEI Nº 10.195 , DE 03 DE Dezembro DE 1.986

Revoga o parágrafo único do artigo 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação que lhe foi conferida pelo artigo 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

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 26 de novembro de 1.986, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica revogado o parágrafo único do artigo 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação que lhe foi conferida pelo artigo 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 03 de Dezembro de 1.986, 433ª 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 03 de Dezembro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

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

Ordem 31/46
Proc. Nº 203/16
Vila Salomão Nogueira
RF 11.274

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 das 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 modificado - 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, 438ª 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 (SBR)

Folha 33 de 48
Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI12.823/1999 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 12.823 07/04/1999 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de taxi e a construir baias, quando necessário.

Publicação: DOM 08/04/1999 p. 1 c. 3-4

Projeto: Projeto de Lei Nº 10/1997 (ver documento)

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Regulamentação: Decreto nº 39.708/2000 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO
DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Indexação: Baia de veículos - Centro comercial - Hipermercado - Ponto de taxi -
Shopping center - Supermercado

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

LEI Nº 12.823, 07 DE ABRIL DE 1999
(Projeto de Lei nº 10/97, do Vereador Natalício Bezerra - PTB)

fls. 49
-olha 34
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
FA 11.274

Obriga os estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário.

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 10 de março de 1999, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, "shopping center", centro comercial ou assemelhados a oferecer gratuitamente espaço para a instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessário, a construção de baia para essa mesma finalidade.

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

Art. 2º - Caberá aos órgãos públicos competentes o cadastramento e a conseqüente legalização do ponto, bem como o credenciamento dos motoristas, além da manutenção do ponto, uma vez instalado.

Art. 3º - Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto na presente lei, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

DOMINGOS ODONE DISSEI, Secretário das Administrações Regionais

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

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

Folha 35 de 50
Proc. Nº 203/116
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI13.515/2003 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.515 17/01/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a prestação do serviço de taxi no Município de Sao Paulo, e da outras providencias.

Publicação: DOM 18/01/2003 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 346/2002 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

Indexação: Alvara de estacionamento - Frota de taxi - Motorista de taxi - Pessoa física
- Pessoa juridica - Secretaria Municipal de Transportes - Taxi -
Transferencia

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Folha 36 51
 Proc. Nº. 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

(Projeto de Lei nº 346/02, do Executivo, aprovado na forma do Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 30 de dezembro de 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Do total de Alvarás de Estacionamento concedidos às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi, 700 (setecentos) serão transferidos à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de publicação desta lei, sem que disso decorra qualquer direito oponível à Administração Pública.

§ 1º - Caberá ao Executivo Municipal fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

§ 2º - As pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi poderão antecipar a transferência desses Alvarás à Secretaria Municipal de Transportes - SMT em prazo inferior ao definido no "caput" deste artigo.

Art. 2º - Terão direito a receber esses Alvarás de Estacionamento as pessoas físicas, motoristas profissionais, que, comprovadamente, exerciam a atividade junto às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi em 11 de junho de 2002, data de leitura do projeto que originou esta lei.

§ 1º - O condutor interessado em participar deste processo deverá fazê-lo através de manifestação expressa em documento próprio emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 2º - Caso o número de adesões seja superior a 700 (setecentos), a seleção dos condutores poderá ser feita através de sorteio público ou de processo seletivo, ficando a critério do Executivo Municipal a definição do procedimento a ser adotado.

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

Art. 3º - Dentro de 60 (sessenta) dias da publicação desta lei, será constituída, na Câmara Municipal de São Paulo, Comissão de Estudos composta por 01 (um) representante de cada um dos partidos com assento no legislativo municipal, que, no prazo de 90 (noventa) dias da sua constituição, elaborará propostas para regulamentação da exploração do serviço de táxi no Município.

Parágrafo único - O resultado final desse trabalho será encaminhado ao Executivo para apreciação e adoção das medidas que julgar convenientes.

Art. 4º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, em 17 de janeiro de 2003, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de janeiro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SEDOC)

Folha 34 de 52

Proc. N° 203/16

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI14.002/2005 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 14.002 10/06/2005 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação de Postos de Apoio ao Profissional Taxista, e dá outras providências.

Publicação: DOC 11/06/2005 p. 2 c. 3

Projeto: Projeto de Lei Nº 133/2005 (ver documento)

Autor(es): Agnaldo Timóteo

Indexação: Construção - Criação - Instalação - Posto de Apoio ao Profissional Taxista
- Motorista de taxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Folha 32 s. 53
 Proc. Nº. 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

LEI Nº 14.002, DE 10 DE JUNHO DE 2005
 (Projeto de Lei nº 133/05, do Vereador Agnaldo Timóteo - PP)

Dispõe sobre a criação de Postos de Apoio ao Profissional Taxista, e dá outras providências.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Cria-se, através do Poder Executivo, a construção e instalação de Postos de Apoio ao Taxista, para atendimento das necessidades básicas dos 35 mil profissionais do Município de São Paulo.

§ 1º (VETADO)

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

§ 3º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 dias do ano.

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SOMA)

Proc. Nº. 203/16

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI14.401/2007 [Todos os campos]
Total de referências: 1

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 14.401 21/05/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

Publicação: DOC 22/05/2007 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 250/2004 ([ver documento](#))

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 48.695/2007 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO
DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Alterações: Lei 16.403/2016 - Altera o art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

Indexação: Adaptação - Pessoa portadora de deficiência física - Táxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Fls. 55
 Folha _____
 Proc. Nº. 203/16
 Livia Salomão Nogueira
 PP 11.274

LEI Nº 14.401, DE 21 DE MAIO DE 2007

(Projeto de Lei nº 250/04, do Vereador Farhat - PTB)

Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em táxis, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de maio de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os veículos de aluguel providos de taxímetros utilizados no transporte individual de passageiros poderão ser adaptados para atender às necessidades de deslocamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, temporária ou permanente, sem caráter de exclusividade.

Art. 2º Para prestação do serviço a que se refere o art. 1º desta lei, os veículos deverão ser adaptados com plataforma elevatória na extremidade traseira ou lateral, conforme planta do equipamento a ser aprovada pela Secretaria Municipal de Transportes, bem como atender às determinações e especificações técnicas estabelecidas pela referida Pasta.

Art. 3º O serviço prestado nos termos desta lei será remunerado pelo usuário com base nos valores de tarifas de serviço de táxi fixados pelo Município de São Paulo.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 21 de maio de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 21 de maio de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

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

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI16.403/2016 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Folha 41
Proc. Nº. 203/16
hds
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.403 23/03/2016 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis.

Publicação: DOC 24/03/2016 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 563/2014 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Indexação: Adaptação - Pessoa portadora de deficiência - Táxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



Folha 42
Proc. N.º 203/16
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.403, DE 23 DE MARÇO DE 2016

(Projeto de Lei nº 563/14, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Altera a Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 1º de março de 2016, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 14.401, de 21 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Para a prestação do serviço a que se refere o art. 1º desta lei, os veículos deverão permitir o embarque, a permanência e o desembarque do usuário com deficiência ou mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas, respeitadas as normas técnicas de segurança e conforto.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque poderão ser realizados por mecanismos ou ação de acessibilidade assistida." (NR)

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de março de 2016, 463º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de março de 2016.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/03/2016; p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

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

Fls. 58
213
Folha
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI15.676/2012 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 15.676 18/12/2012 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

Publicação: DOC 19/12/2012 p. 1 c. 3

Projeto: Projeto de Lei Nº 434/2012 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. ([ver documento](#))Alterações: Lei 16.344/2016 - Altera o valor da multa prevista no art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))Indexação: Transporte individual de passageiros - Taxi Irregular - Proibição - Veículos
- Transporte - Passageiro - Apreensão de veículos - Irregularidade - Taxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

PUBLICADO DOC 19/12/2012, p. 1 c. 3

LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 434/12, do Executivo)

Dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim.

Art. 2º. Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis.

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

Art. 3º. Ocorrendo reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único. O prazo para caracterizar a reincidência é de 3 (três) anos, contados da data da infração anterior.

Art. 4º. O infrator estará sujeito, ainda, no que couber, ao disposto na Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 5º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, na redação conferida pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de dezembro de 2012.

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SOP)

Proc. Nº.

203/16

fls. 60

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI16.279/2015 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.279 08/10/2015 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Publicação: DOC 09/10/2015 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 349/2014 ([ver documento](#))

Autor(es): Adilson Amadeu; Abou Anni; Adolfo Quintas; Alessandro Guedes; Alfredo Cavalcante; Anibal de Freitas; Ari Friedenbach; Atilio Francisco; Aurelio Miguel; Calvo; Claudinho de Souza; Conte Lopes; Dalton Silvano; Edir Sales; Eduardo Tuma; Eliseu Gabriel; Gilson Barreto; Jair Tatto; Jonas Camisa Nova; Marquito; Nelo Rodolfo; Netinho de Paula; Noemi Nonato; Ota; Paulo Frange; Edemilson Chaves; Quito Formiga; Reis; Ricardo Nunes; Ricardo Teixeira; Rodolfo Despachante; Salomão Pereira; Senival Moura; Toninho Paiva; Ushitaro Kamia; Valdecir Cabrabom; Vavá; Wadih Mutran

Indexação: Proibição - Veículos - Aplicativo móvel - Transporte individual de passageiros - Empresa - Estabelecimento comercial - Infração - Multa - Apreensão de veículos - Taxi - Taxi irregular - Uber Aplicativo - Avaliação - Qualidade - Prestação de serviço - Usuário

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Folha 46
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.279, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015

(Projeto de Lei nº 349/14, dos Vereadores Adilson Amadeu – PTB, Abou Anni – V, Adolfo Quintas – PSDB, Alessandro Guedes – PT, Alfredinho – PT, Aníbal de Freitas – PSDB, Ari Friedenbach – PROS, Atilio Francisco – PRB, Aurelio Miguel – PR, Calvo – PMDB, Claudinho de Souza – PSDB, Conte Lopes – PTB, Dalton Silvano – PV, Edir Sales – PSD, Eduardo Tuma – PSDB, Eliseu Gabriel – PSB, Gilson Barreto – PSDB, Jair Tatto – PT, Jonas Camisa Nova – DEMOCRATAS, Marquito – PTB, Nelo Rodolfo – PMDB, Netinho de Paula – PDT, Noemi Nonato – PROS, Ota – PROS, Paulo Frange – PTB, PR. Edemilson Chaves – PP, Quito Formiga – PR, Reis – PT, Ricardo Nunes – PMDB, Ricardo Teixeira – PV, Rodolfo Despachante – PHS, Salomão Pereira – PSDB, Senival Moura – PT, Toninho Paiva – PR, Ushitaro Kamia – PSD, Valdecir Cabrabom – PTB, Vavá – PT E Wadih Mutran – PP)

Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 17 de setembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei acarretará ao condutor e aos estabelecimentos multa no valor de R\$ 1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o “caput” deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Art.

4º O Poder Executivo deverá promover estudos para o aprimoramento da legislação de transporte individual de passageiros e a compatibilização de novos serviços e tecnologias com o modelo previsto na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 5º A Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com modificações posteriores, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 39-A. Deverá ser disponibilizada aos usuários ferramenta para avaliação do condutor, do veículo e da qualidade geral do serviço prestado.” (NR)

“Art. 41.

§ 1º As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.

§ 2º Os resultados das avaliações dos usuários previstas no art. 39-A desta lei ensejarão a aplicação das penalidades estabelecidas no “caput” deste artigo, nos termos do regulamento.” (NR)

Art. 6º As despesas com a execução desta lei correrão à conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de outubro de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de outubro de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/10/2015, p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

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

Folha

Proc. N°.

203/16

fls. 63

47

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI16.344/2016 [Todos os campos]

Total de referências: 1

Livia Salomão Nogueira
RE 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.344 04/01/2016 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim.

Publicação: DOC 05/01/2016 p. 1 c. 1-2

Projeto: Projeto de Lei Nº 161/2015 ([ver documento](#))

Autor(es): Adilson Amadeu

Indexação: Transporte individual de passageiros - Taxi irregular - Veículos - Proibição
- Taxi - Irregularidade - Multa

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

4 fls 64
Proc. Nº. 203/16
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 16.344, DE 4 DE JANEIRO DE 2016

(Projeto de Lei nº 161/15, do Vereador Adilson Amadeu - PTB)

Altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de novembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica alterado o valor da multa prevista no art. 2º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim no Município de São Paulo, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do disposto no art. 1º desta lei, o infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais), apreensão do veículo e demais sanções cabíveis."

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei no que couber no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de janeiro de 2016, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de janeiro de 2016.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 05/01/2016, p. 1 c. 1-2

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP3)

Folha 49
Proc. Nº. 003/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI16.345/2016 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 16.345 04/01/2016 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Publicação: DOC 05/01/2016 p. 1 c. 2

Projeto: Projeto de Lei Nº 243/2015 ([ver documento](#))

Autor(es): Salomão Pereira; Abou Anni; Adilson Amadeu; Adolfo Quintas; Alessandro Guedes; Alfredo Cavalcante; Anibal de Freitas; Ari Friedenbach; Atílio Francisco; Aurélio Nomura; Calvo; Claudinho de Souza; Conte Lopes; David Soares; Edir Sales; Eduardo Tuma; Eliseu Gabriel; George Hato; Gilson Barreto; Jair Tatto; Jonas Camisa Nova; Juliana Cardoso; Laércio Benko; Marquito; Gilberto Natalini; Nelo Rodolfo; Netinho de Paula; Noemi Nonato; Ota; Patrícia Bezerra; Paulo Fiorilo; Paulo Frange; Edemilson Chaves; Quito Formiga; Reis; Ricardo Nunes; Ricardo Teixeira; Sandra Tadeu; Senival Moura; Souza Santos; Toninho Paiva; Ushitara Kamia; Valdecir Cabrabom; Vavá; Wadih Mutran

Indexação: Transporte individual de passageiros - Taxi - Frota de taxi - Empresa - Prestação de serviço - Motorista de taxi - Solicitação - Internet - Aplicativo móvel - Software - Credenciamento - Multa - Apreensão de veículos

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

fls. 66
Folha _____
Proc. Nº. 203116
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 16.345, DE 4 DE JANEIRO DE 2016

(Projeto de Lei nº 243/15, dos Vereadores Salomão Pereira - PSDB, Abou Anni - PV, Adilson Amadeu - PTB, Adolfo Quintas - PSDB, Alessandro Guedes - PT, Alfredinho - PT, Anibal de Freitas - PSDB, Ari Friedenbach - PHS, Atílio Francisco - PRB, Aurélio Nomura - PSDB, Calvo - PMDB, Claudinho de Souza - PSDB, Conte Lopes - PTB, David Soares - PSD, Edir Sales - PSD, Eduardo Tuma - PSDB, Eliseu Gabriel - PSB, George Hato - PMDB, Gilson Barreto - PSDB, Jair Tatto - PT, Jonas Camisa Nova - DEMOCRATAS, Juliana Cardoso - PT, Laércio Benko - PHS, Marquito - PTB, Natalini - PV, Nelo Rodolfo - PMDB, Netinho de Paula - PDT, Noemi Nonato - PROS, Ota - PROS, Patrícia Bezerra - PSDB, Paulo Fiorito - PT, Paulo Frange - PTB, Pr. Edemilson Chaves - PP, Quito Formiga - PSDB, Reis - PT, Ricardo Nunes - PMDB, Ricardo Teixeira - PV, Sandra Tadeu - DEMOCRATAS, Senival Moura - PT, Souza Santos - PSD, Toninho Paiva - PR, Ushitara Kamia - PSD, Valdecir Cabrabom - PTB, Vavá - PT e Wadih Mutran - PDT)

Dispõe sobre regulamentação do atendimento ao serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - Táxi, em casos de solicitação por aplicativo (APP) ou internet, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de novembro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - Táxi, na Cidade de São Paulo, quando solicitado por meio de aplicativo (APP) ou internet, será regido por esta lei.

Art. 2º As empresas interessadas na prestação do serviço previsto no art. 1º de que dispõe esta lei deverão atender os requisitos exigidos pelo Poder Público, tendo como seus prestadores exclusivamente os taxistas.

Art. 3º Todas as empresas que prestarem serviço ao usuário do Transporte Individual de Passageiros, por meio de aplicativo (APP), ao solicitar o seu credenciamento junto ao Poder Público deverá obrigatoriamente apresentar cópia de seu contrato social ou estatuto, devendo constar impreterivelmente o endereço de sua sede na Cidade de São Paulo.

Art. 4º Aos infratores desta lei, para a pessoa jurídica gestora do aplicativo (APP), aplicar-se-á multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), sendo dobrada na reincidência, e para a pessoa física a multa de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), cumulando com a respectiva apreensão do veículo e bloqueio no licenciamento junto ao Detran, até a quitação da mesma.

§ 1º Nos casos de reincidência, aplica-se a respectiva multa em dobro, considerado o período de 05 (cinco) anos, contados da data da primeira infração.

§ 2º A correção dos valores previstos neste artigo se dará anualmente pelo Índice Geral de Preços - Mercado, editados pela Fundação Getúlio Vargas - IGP-M (FGV).

Art. 5º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessário.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da sua publicação.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de janeiro de 2016, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de janeiro de 2016.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 05/01/2016, p. 1 c. 2

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

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

folha 51
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: DECRETO*14.636/(6)*1977 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: DECRETO Nº 14.636 27/07/1977 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui Livro de Transferência de Alvarás de Estacionamento de Táxis, e dá outras providências.

Publicação: DOM 28/07/1977

Alterações: Dec. 14.706/1977 - Complementa este Decreto. (ver documento)

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

DECRETO N.º 14.636, DE 27 DE JULHO DE 1977

fls. 69

Folha 521
Institui Livro de Transferência de Alvarás de Estacionamento de Táxis, e dá outras providências. Pro. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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

CONSIDERANDO que os estudos elaborados pelo Departamento de Transportes Públicos recomendam a adoção de medidas fiscalizadoras no sentido de coibir transferências irregulares de alvarás de estacionamento de táxis;

CONSIDERANDO a conveniência de serem regularizadas transferências anteriores, desde que preenchidos requisitos mínimos aconselháveis,

DECRETA:

Art. 1.º — A validade, para todos os efeitos legais, da transferência de Alvará de Estacionamento de Táxis fica condicionada à assinatura pelas partes interessadas, anteriormente ao requerimento de transferência de alvará, de Termo de Transferência a ser lavrado em Livro Especial de Transferência de Alvarás, ora instituído na Divisão Técnica de Operação de Táxis — DTP. 3, da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2.º — Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a emitir alvará de estacionamento para táxis de categoria comum, ponto livre, em nome do proprietário do veículo que comprove:

- a) estar regularmente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, antes de 31/5/77;
- b) estar com o veículo emplacado pelo DETRAN, como táxi, antes de 31/5/77;
- c) estar quite com a Taxa Rodoviária Única.

Art. 3.º — A expedição de Alvarás de Estacionamento de Táxi, autorizada no artigo anterior, processar-se-á na Divisão de Operação de Táxis, do Departamento de Transportes Públicos, da Secretaria Municipal de Transportes, com a fiel observância das disposições da Lei n.º 7329, de 11 de julho de 1969, com a alteração constante da Lei n.º 7926, de 21 de agosto de 1973, e Decreto n.º 8439, de 10 de outubro de 1969.

Art. 4.º — A transferência de alvarás, expedidos nos termos deste decreto, só poderá efetivar-se após o decurso de seu primeiro período de validade.

Art. 5.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 27 de julho de 1977, 424.º da fundação de São Paulo — O Prefeito, Olavo Egydio Setubal — O Secretário dos Negócios Jurídicos, Carlos Eduardo Sampaio Dória — O Secretário das Finanças, Sérgio Silva de Freitas — O Secretário Municipal de Transportes, Olavo Guimarães Cupertino — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Cláudio Salvador Lembo.

Publicado na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 27 de julho de 1977 — O Chefe do Gabinete, Erwin Friedrich Fuhrmann.

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo

53
Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: DECRETO*27.650/(6)*1989 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: DECRETO Nº 27.650 15/02/1989 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvara de Estacionamento de Taxis no Município de São Paulo, e da outras providências.

Publicação: DOM 16/02/1989 p. 1 c. 1

Revogação: Revoga o Decreto nº 22.686/1986.; ([ver documento](#))Revoga o Decreto nº 24.975/1987.; ([ver documento](#))Revoga o Decreto nº 25.872/1988. ([ver documento](#))Alterações: Dec. 27.879/1989 - Prorroga prazos fixados no par. unico do art. 1º deste Decreto. ([ver documento](#))

Indexação: Alvara de estacionamento - Competencia - Permissão de uso - Secretario Municipal de Transportes - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

fls. 71
54
Folha _____
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO Nº 27.650 , DE 15 DE Fevereiro DE 1989

Fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento de Táxis no Município de São Paulo, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, e CONSIDERANDO o disposto nos artigos 1º e 47 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO a necessidade de disciplinar a outorga do Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento de Táxis, em caráter inicial;

CONSIDERANDO, ainda, a necessidade de concessão de prazo para a regularização de situações pendentes, anteriores à vigência deste decreto,

D E C R E T A :

Art. 1º - Compete ao Secretário Municipal de Transportes autorizar a expedição, em caráter inicial, de Termos de Permissão e Alvarás de Estacionamento para exploração de serviço de transporte de passageiro por táxi, obedecidos os requisitos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e demais normas regulamentares.

Parágrafo único - Ficam suspensas, por 150 (cento e cinquenta) dias, as autorizações a que se refere o "caput" deste artigo.

Art. 2º - O número máximo de Alvarás de Estacionamento de Táxis será fixado pelo Secretário Municipal de Transportes.

Art. 3º - As autorizações concedidas anteriormente à vigência deste decreto deverão ser regularizadas com a comprovação, pelo interessado, do preenchimento dos requisitos legais estabelecidos, até o dia 28 de fevereiro de 1989.

Parágrafo único - O não atendimento da de terminação contida no "caput" deste artigo implicará no cancelamento da respectiva autorização.

Art. 4º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, os Decretos nºs 22.686, de 29 de agosto de 1986, 24.975, de 19 de novembro de 1987, e 25.872, de 6 de maio de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 15 de Fevereiro de 1989, 436º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO, Secretária Municipal de Transportes

LUIZ EDUARDO RODRIGUES GREENHALGH, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 15 de Fevereiro de 1989.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

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

fls. 72
55
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: DECRETO*40.774/(6)*2001 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: DECRETO Nº 40.774 20/06/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001.

Publicação: DOM 21/06/2001 p. 1-2 c. 4, 1

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: Dois motoristas - Licença - Motorista de taxi - Requerimento - Taxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

57 73
 Folha 203/16
 Proc. Nº. 203/16
 Livro Salomão Nogueira
 Nº 11.274

DECRETO Nº 40.774, 20 DE JUNHO DE 2001

Regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

DECRETA:

Art. 1º - A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, praticado por dois motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, prevista na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001, deverá ser previamente solicitada mediante requerimento específico à Secretaria Municipal de Transportes, instruído com os seguintes documentos:

I - Carteira de Identidade (RG);

II - Cadastro de Pessoa Física fornecido pelo Ministério da Fazenda (CPF);

III - Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, em vigência;

IV - Alvará de Estacionamento do veículo, em vigência.

§ 1º - A documentação exigida no "caput" deste artigo deverá ser apresentada em cópia simples, acompanhada dos documentos originais de ambos os motoristas.

§ 2º - O requerimento poderá ser indeferido se for constatada a existência de impedimento de qualquer um dos motoristas.

§ 3º - Não constatado nenhum impedimento, o nome dos dois motoristas autorizados deverá constar do Alvará de Estacionamento que será expedido.

Art. 2º - Quando o segundo motorista for co-proprietário do veículo, deverão ser apresentados, além daqueles exigidos no artigo 1º deste decreto, os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV do veículo autorizado a prestar serviços de táxi;

II - Certificado de Registro de Veículo - CRV do veículo autorizado a prestar serviços de táxi.

Parágrafo único - A documentação exigida no "caput" deste artigo deverá ser apresentada em cópia autenticada.

Art. 3º - A renovação da licença tratada no artigo 1º deste decreto deverá ser solicitada anualmente até a data de vencimento do Alvará de Estacionamento respectivo.

Parágrafo único - A licença não renovada na época prevista será automaticamente cancelada.

Art. 4º - O permissionário portador do Alvará de Estacionamento que desejar cancelar a licença antes de seu vencimento deverá efetuar a solicitação por meio de requerimento específico à Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º - Para o integral cumprimento das disposições constantes deste decreto, a Secretaria Municipal de Transportes poderá expedir as competentes normas complementares.

Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de junho de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de junho de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGR3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*44.530/(6)*2004 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Proc. Nº. **203/16**
Livia Salomão Nogueira
DE 11.274

1/1

Título: DECRETO Nº 44.530 24/03/2004 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Concede isenção ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por taxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvara de estacionamento, na situação que especifica.

Publicação: DOM 25/03/2004 p. 1 c. 1

Indexação: Alvara de estacionamento - Conversão de motor - Gas natural combustível - Isenção - Meio ambiente - Preço público - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Folha 518 75
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO Nº 44.530, DE 24 DE MARÇO DE 2004

Concede isenção, ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento, na situação que especifica.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que o gás natural como combustível propicia reconhecidos benefícios ao meio ambiente, sendo, portanto, dever do Poder Público Municipal incentivar sua utilização no sistema de transporte, como forma de promover a melhoria da qualidade de vida na Cidade,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica isento do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento o permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, seja pessoa física ou jurídica, em razão de conversão do motor a gasolina ou a álcool por outro, movido a gás natural.

Parágrafo único. O veículo com motor convertido somente poderá circular após ser submetido à inspeção, efetivada por órgão competente, que emitirá o Laudo de Inspeção Veicular.

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de março de 2004, 451º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUIS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de março de 2004.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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

Proc. Nº

2031/16

Base de dados: **legis**Pesquisar: **DECRETO*55.816/(6)*2014 [Todos os campos]**Total de referências: **1**Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: DECRETO Nº 55.816 23/12/2014 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Delega competências ao Secretário Municipal de Transportes na forma que especifica.

Publicação: DOC 24/12/2014 p. 1 c. 1

Indexação: Delegação de competência - Secretário Municipal de Transportes - Tarifas
- Taxas - Taxi - Transporte coletivo - Veículos - Gestão - Motorista -
Estacionamento - Circulação - Transporte de carga

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 60
Proc. Nº 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO Nº 55.816, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2014

Delega competências ao Secretário Municipal de Transportes na forma que especifica.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

DECRETA:

Art. 1º Fica delegada ao Secretário Municipal de Transportes a competência para dispor sobre o registro de condutores e de veículos, circulação, estacionamento, organização, condutas e taxas relativas às atividades econômicas de transporte de cargas e de passageiros no Município de São Paulo, nos termos da legislação vigente.

Art. 2º Fica também delegada ao Secretário Municipal de Transportes a competência para, respeitado o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município, estabelecer as tarifas para a prestação dos serviços de:

I - transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, nos termos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969; e

II - transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 3º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de dezembro de 2014, 461º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de dezembro de 2014.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 24/12/2014, p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SEDA)

Proc. Nº. 203/16

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados: legis
Pesquisar: DECRETO*56.489/(6)*2015 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: DECRETO Nº 56.489 08/10/2015 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Categoria Táxi Preto no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência.

Publicação: DOC 09/10/2015 p. 1 c. 1-4

Indexação: Criação - Categoria - Táxi Preto - Transporte individual de passageiros - Autorização - Emissão - Alvará de Estacionamento - Transferência - Valor - Tarifas - Prestação de serviço - Requisito - Veículos - Táxi - Sorteio - Secretaria Municipal de Transportes - Serviço Atende /art. 10/ - Pessoa portadora de deficiência /art. 10/ - Pagamento - Conversão - Pessoa física - Pessoa jurídica - Departamento de Transportes Públicos - Credenciamento - Aplicativo móvel

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 62 fls. 79
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO Nº 56.489, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015

Institui a Categoria Táxi Preto no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º Fica criada a Categoria Táxi Preto no sistema de transporte individual remunerado de passageiros do Município de São Paulo.

SEÇÃO I

Da Organização e Prestação do Serviço do Táxi Preto

Art. 2º O valor da tarifa máxima para a prestação do serviço na Categoria Táxi Preto poderá ser acrescido em até 25% (vinte e cinco por cento) do valor atribuído à tarifa da Categoria Comum.

§ 1º É admitida a adoção de tarifas variáveis, observado o limite de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º Devem ser disponibilizadas ao usuário, antes do início da corrida, a opção de visualização da estimativa do valor final e a forma de cálculo do desconto.

Art. 3º Constituem princípios norteadores da prestação de serviço na Categoria Táxi Preto:

- I - cortesia;
- II - segurança;
- III - conforto;
- IV - atualidade;
- V - eficiência;
- VI - sustentabilidade;
- VII - generalidade.

Art. 4º São requisitos mínimos para a prestação do serviço na Categoria Táxi Preto, sem prejuízo de outros definidos na regulamentação:

- I - disponibilização de meios eletrônicos para pagamento;
- II - adoção de plataforma tecnológica entre usuários e taxistas;
- III - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;
- IV - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

V - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do taxista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;

VI - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago.

§ 1º O taxista prestador de serviço na Categoria Táxi Preto deverá comprovar a realização do Curso Especial de Treinamento e Orientação da Categoria Especial/Luxo, nos termos da regulamentação vigente.

§ 2º A prestação do serviço na Categoria Táxi Preto fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas de conexão entre usuários e taxistas.

Art. 5º São requisitos mínimos dos veículos destinados a atender a Categoria Táxi Preto, sem prejuízo de outros definidos na regulamentação:

- I - idade máxima de 5 (cinco) anos;
- II - cor preta;
- III - capacidade máxima de até 7 (sete) passageiros;
- IV - ar condicionado de fábrica;
- V - número mínimo de 4 (quatro) portas;
- VI - critérios técnicos de melhor dirigibilidade do veículo, conforto e segurança, compatíveis com veículos de alto padrão;
- VII - condições adequadas de acondicionamento de bagagens;
- VIII - taxímetro;
- IX - registro na categoria aluguel;
- X - aprovação em vistoria do Departamento de Transportes Públicos - DTP;
- XI - ser de modelo homologado pelo DTP.

Parágrafo único. Poderão ser utilizados outros meios tecnológicos que possibilitem a mensuração da tarifa, mediante a roteirização e o cálculo da distância a ser percorrida, os quais serão definidos e fiscalizados de acordo com regulamentação da Secretaria Municipal de Transportes, que garanta a lisura e a transparência do processo.

SEÇÃO II

Da Emissão de Novos Alvarás de Estacionamento para a Categoria Táxi Preto

Art. 6º Fica autorizada a emissão de 5.000 (cinco mil) novos alvarás de estacionamento para a Categoria Táxi Preto por meio de sorteio público, a ser regulamentado pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Os alvarás de estacionamento outorgados para a Categoria Táxi Preto terão validade de até 35 (trinta e cinco) anos, observadas as normas regulamentares.

Art. 7º O direito à exploração dos serviços na Categoria Táxi Preto será deferido mediante outorga onerosa aos interessados que satisfaçam as condições exigidas.

Parágrafo único. Os valores obtidos com o pagamento da outorga serão destinados à realização de investimentos em infraestrutura social e mobilidade urbana.

Art. 8º O sorteio dos alvarás referidos no artigo 6º deste decreto deverá ser conduzido em 2 (dois) grupos:

I - Grupo A: 2.500 (dois mil e quinhentos) alvarás de estacionamento sorteados exclusivamente entre taxistas vinculados a alvarás de estacionamento de titularidade de

terceiros por um período mínimo de 3 (três) anos nos últimos 5 (cinco) anos, divididos em (dois) lotes:

a) Grupo A - Lote I: 2.250 (dois mil duzentos e cinquenta) alvarás de estacionamento destinados a veículos com todas as especificações estabelecidas no artigo 5º deste decreto;

b) Grupo A - Lote II: 250 (duzentos e cinquenta) alvarás de estacionamento destinados a veículos com as especificações estabelecidas no artigo 5º, excetuado o requisito previsto em seu inciso V, adaptados para embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida, em sua própria cadeira de rodas, respeitadas as normas técnicas de segurança e conforto;

II - Grupo B: 2.500 (dois mil e quinhentos) alvarás de estacionamento sorteados entre taxistas com registro no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi - CONDUTAX, válido na data de inscrição e do sorteio, que não sejam titulares de alvará de estacionamento, divididos em 2 (dois) lotes:

a) Grupo B - Lote I: 1.250 (mil duzentos e cinquenta) alvarás de estacionamento destinados exclusivamente a taxistas do gênero feminino;

b) Grupo B - Lote II: 1.250 (mil duzentos e cinquenta) alvarás de estacionamento destinados a taxistas de qualquer gênero.

§ 1º Os interessados que atendam os critérios fixados para participação em mais de um Grupo e Lote poderão se inscrever em múltiplos sorteios, mas serão contemplados com, no máximo, 1 (um) alvará de estacionamento.

§ 2º No caso de não distribuição da totalidade dos alvarás do Grupo A - Lote I, Grupo A - Lote II e Grupo B - Lote I, os alvarás de estacionamento restantes serão automaticamente disponibilizados para sorteio entre os interessados que preencham os requisitos do Grupo B - Lote II, mantidas as especificações dos veículos.

§ 3º Caso o número de inscrições seja inferior ao número de alvarás de estacionamento disponibilizados nos respectivos sorteios, os inscritos serão automaticamente contemplados, desde que cumpram os requisitos previstos na regulamentação.

Art. 9º É admitida a adaptação dos veículos objeto dos alvarás de estacionamento da Categoria Táxi Preto de acordo com especificações previstas no Grupo A - Lote II, atendidas as obrigações previstas neste decreto.

Art. 10. Os veículos vinculados aos alvarás sorteados no Grupo A - Lote II deverão ser credenciados para prestação do Serviço ATENDE.

§ 1º A emissão dos alvarás referidos no "caput" deste artigo dependerá da aprovação do interessado no curso de especialização na prestação do Serviço ATENDE, perante a São Paulo Transporte S/A - SPTrans, bem como de sua anuência à prestação desse serviço.

§ 2º Durante todo o período da outorga, o taxista deverá garantir a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros ao Serviço ATENDE, sob pena de aplicação das sanções previstas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, alterada pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, inclusive, o cancelamento do alvará de estacionamento.

Art. 11. A emissão do alvará de estacionamento estará condicionada ao pagamento da outorga onerosa a que se refere o artigo 7º deste decreto, cujo valor será fixado em edital expedido pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Os alvarás de estacionamento do Grupo A - Lote II farão jus a desconto de 33,4% (trinta e três vírgula quatro por cento) sobre o valor da outorga.

Art. 12. Os titulares de alvarás de outras categorias de táxi poderão requerer, a qualquer tempo, a conversão para a Categoria Táxi Preto, desde que cumpridas as exigências a ela pertinentes, ficando isento do pagamento de outorga para mudança de categoria.

§ 1º Fica vedada a mudança da Categoria Táxi Preto para outra categoria dos alvarás de estacionamento.

§ 2º Aplica-se o disposto no "caput" deste artigo aos alvarás de estacionamento de que trata o Decreto nº 53.223, de 19 de junho de 2012, desde que observadas as mesmas condições especiais do alvará primitivo.

SEÇÃO III

Das Disposições Gerais

Art. 13. As pessoas físicas ou jurídicas que disponibilizem plataformas tecnológicas para conectar usuários e taxistas devem se credenciar no DTP e assegurar a não discriminação de usuários, sob pena das sanções regulamentares previstas.

§ 1º O credenciamento dar-se-á mediante cumprimento das condições estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º As pessoas físicas ou jurídicas credenciadas na forma deste artigo ficam obrigadas a abrir e compartilhar, com a Prefeitura, assegurada a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, dados relativos a:

I - origem e destino da viagem;

II - tempo e distância percorrida;

III - mapa do trajeto;

IV - itens do preço pago;

V - avaliação do condutor, do veículo e da qualidade geral do serviço prestado;

VI - outros dados definidos pela Secretaria Municipal de Transportes, para fins de controle e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

§ 3º Os serviços de que trata este artigo estão sujeitos ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, nos termos da legislação aplicável.

Art. 14. As transferências de titularidade de alvará estão condicionadas ao pagamento de outorga correspondente a 15% (quinze por cento) sobre o último valor da outorga fixada por edital, independentemente da categoria.

§ 1º Fica vedada a transferência de titularidade dos alvarás da Categoria Táxi Preto de pessoas físicas para pessoas jurídicas.

§ 2º Os alvarás do Grupo B - Lote I da Categoria Táxi Preto só poderão ser transferidos para taxistas do gênero feminino.

§ 3º O valor da outorga referido no "caput" deste artigo será atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo.

Art. 15. O Poder Executivo Municipal constituirá grupo de estudo para:

I - avaliar os impactos do serviço de que trata este decreto e apresentar sugestões de melhoria, considerando, dentre outros parâmetros, quantas pessoas solicitaram o serviço e quantas terminaram a viagem, tempo médio de espera, nota média dos motoristas e quantidade de viagens por hora dos motoristas;

II - propor regulação de novos serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros compreendidos no artigo 12 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do artigo 4º da Lei nº 16.279, de 8 de outubro de 2015.

Art. 16. Caberá ao Secretário Municipal de Transportes a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto neste decreto.

Art. 17. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de outubro de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de outubro de 2015.

Folha 64 de 83
Proc. N°. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/10/2015, p. 1º c. 1-4

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha **6584**
Proc. Nº. **203/16**
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : **legis**Pesquisa : **56981**Total de referências : **1****1/1**Título: DECRETO Nº 56.981 10/05/2016 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

[\[Back \]](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha _____
Proc. Nº. 2031/66
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO Nº 56.981, DE 10 DE MAIO DE 2016

Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º Este decreto regulamenta os artigos 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e regula o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

Parágrafo único. Este decreto não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

CAPÍTULO I

DO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 2º O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

- I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;
- II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;
- III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- V - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS DE UTILIDADE PÚBLICA

SEÇÃO I

DO SERVIÇO

Art. 3º O direito ao uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 2º A exploração intensiva do viário no exercício do serviço de que trata este capítulo fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

Art. 4º As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, nos termos do artigo 35 deste decreto, contendo, no mínimo:

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração e distância do trajeto;
- III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV - mapa do trajeto;
- V - itens do preço pago;
- VI - avaliação do serviço prestado;
- VII - identificação do condutor;

VIII - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

Art. 5º A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º A autorização de que trata o "caput" deste artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto no artigo 8º deste decreto.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para o credenciamento de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção:

- I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados;
- II - intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;
- III - cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- IV - fixar a tarifa, observado o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV;
- V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.

Parágrafo único. Além do disposto no "caput" deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção:

- I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;
- II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, modelo do veículo e do número da placa de identificação;

IV - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago;
- e) identificação do condutor.

Art. 7º A OTTC deve disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.

§ 1º Fica permitida à OTTC cobrar uma tarifa total maior pela viagem, desde que cada usuário pague uma tarifa individual inferior à que pagaria fora do sistema de divisão de corridas.

§ 2º As corridas divididas ficam limitadas a um máximo de 4 (quatro) passageiros se deslocando concomitantemente por veículo.

SEÇÃO II

DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 8º A exploração intensiva da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é condicionada à utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs.

§ 1º A utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

§ 2º Os créditos de quilômetros serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela OTTC.

Art. 9º A utilização do sistema de créditos de quilômetros para uso intensivo do viário na prestação dos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é restrita às OTTCs credenciadas.

§ 1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 2º O preço público fixado para a outorga poderá variar de acordo com a política de incentivo ou desincentivo do uso do viário.

Art. 10. O uso dos créditos de quilômetros utilizados será contabilizado e terá o pagamento de sua outorga onerosa feito por meio eletrônico.

Parágrafo único. O pagamento do preço público da outorga deverá ser feito em até 2 (dois) dias úteis contados a partir do fechamento do dia da utilização dos créditos de quilômetros mediante guia de recolhimento eletrônica.

Art. 11. Além das diretrizes previstas no artigo 2º deste decreto, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário pela atividade privada, dentre outros:

- I - no meio ambiente;
- II - na fluidez do tráfego;
- III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

§ 1º O preço público dos créditos de quilômetros será alterado sempre que houver fundado risco do montante autorizado superar os níveis estabelecidos para uso prudencial e regular do espaço urbano nos serviços intermediados pelas OTTCs, de maneira a inibir a superexploração da malha viária e compatibilizar o montante com a capacidade instalada.

§ 2º A alteração do preço público prevista no § 1º deste artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado dentro dos níveis estipulados.

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso intensivo do viário para transporte individual remunerado de utilidade pública deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 29, inciso V, deste decreto, considerando, no mínimo, como fator de regulação:

- I - compartilhamento de veículo;
- II - horário de circulação;
- III - localização do veículo durante o trajeto;
- IV - veículos não poluentes;
- V - veículos híbridos;
- VI - acessibilidade;
- VII - integração com outros modais do sistema de transporte público.

§ 1º Considera-se como acessíveis os veículos que permitam embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas.

§ 2º As conversões previstas neste artigo terão efeito cumulativo multiplicativo.

§ 3º As OTTCs deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do consumo dos créditos, conforme previsto na regulamentação do credenciamento.

§ 4º O CMUV poderá instituir outros fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 2º deste decreto.

SEÇÃO III

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 13. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, obedecido o valor máximo estabelecido pelo Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV.

Parágrafo único. Devem ser disponibilizadas ao usuário, antes do início da corrida, informações sobre o preço a ser cobrado e cálculo da estimativa do valor final.

Art. 14. A liberdade tarifária estabelecida no artigo 13 deste decreto não impede que o Poder Público Municipal exerça suas competências de fiscalizar e de reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas OTTCs.

SEÇÃO IV

DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 15. Podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

- I - possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;

Folha 0589
Proc. N° 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

II - possuir CONDUTAX (Cadastro Municipal de Condutores de Táxi) ou cadastro similar regulado pela Prefeitura;

III - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;

IV - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório - DPVAT;

V - comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio de OTTCs;

VI - operar veículo motorizado com, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação.

§ 1º O curso de que trata o inciso III do "caput" deste artigo poderá ser ministrado pelas OTTCs ou por centros de treinamento autorizados pelo Poder Público, sendo a aprovação obtida pelo motorista em um único curso que cumpra os requisitos definidos válida para cadastramento em qualquer OTTC.

§ 2º O tempo de fabricação máximo estabelecido pelo inciso VI do "caput" deste artigo será de até 8 (oito) anos nos primeiros 18 (dezoito) meses contados da publicação deste decreto desde que o veículo tenha sistema de freios ABS instalado.

Art. 16. Compete à OTTC no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

I - registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações prestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos;

II - assegurar que parte dos créditos de quilômetros consumidos por mês tenha sido utilizada em corridas exclusivamente conduzidas por motoristas do gênero feminino, sendo exigido, no mínimo:

a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação deste decreto;

b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação deste decreto;

c) 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a publicação deste decreto;

III - credenciar-se e compartilhar seus dados com o Poder Executivo Municipal, conforme regulamentação expedida nos termos do artigo 29 deste decreto.

Parágrafo único. O não atendimento dos percentuais estipulados no inciso II deste artigo nos respectivos prazos implicará a obrigação do pagamento de outorga onerosa equivalente ao montante de créditos de quilômetros faltantes que seriam necessários para atingir tais percentuais em dado mês, sem possibilidade de utilização desses créditos em corridas futuras.

CAPÍTULO III

DA CARONA SOLIDÁRIA

Art. 17. O direito à intermediação de carona solidária no viário urbano do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre os condutores provedores de carona e os passageiros.

§ 2º Poderá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

Art. 18. Considera-se carona solidária, para efeito deste decreto, o transporte individual não remunerado de condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos, desde que:

- I - não seja exercido com profissionalismo;
- II - não tenha fins lucrativos;
- III - seja realizado por veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte remunerado de passageiros;
- IV - não transporte mais de 4 (quatro) passageiros simultaneamente.

§ 1º É permitida a divisão equitativa das despesas do deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor.

§ 2º A inobservância do disposto no "caput" deste artigo implica desvio de finalidade e transporte irregular de passageiros, com todas as penalidades e responsabilidades correspondentes.

§ 3º Ficam as OTTCs autorizadas a intermediar, coordenar e controlar a divisão de custos da viagem, podendo cobrar dos cadastrados pelo serviço prestado para esse fim.

Art. 19. Para a intermediação da atividade de carona solidária no viário urbano não é necessário o pagamento de preço público por distância percorrida pelos veículos cadastrados.

Art. 20. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

- I - organizar a atividade de carona solidária;
- II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- III - intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre o condutor provedor da carona e os passageiros;
- IV - assegurar o uso do serviço estritamente para a atividade permitida neste capítulo, responsabilizando-se pelo eventual desvio de finalidade dos usuários cadastrados.

CAPÍTULO IV

DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR

Art. 21. O direito à exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor no viário urbano do Município de São Paulo somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.

Parágrafo único. Compartilhamento de veículos sem condutor é o serviço de locação de veículos disponibilizados em vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos, conforme previsto no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

Art. 22. A exploração dos serviços de compartilhamento de veículos sem condutor será condicionada ao pagamento de outorga pelo direito de uso de estacionamento em viário urbano.

Parágrafo único. Além do pagamento da outorga previsto no "caput" deste artigo, poderá ser exigido preço público mensal ou anual das OTTCs para se credenciarem perante a Prefeitura.

Art. 23. Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata este capítulo:

- I - organizar a atividade e o serviço de compartilhamento de veículos sem condutor;
- II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- III - fixar o preço da locação do veículo e receber o pagamento do usuário.

Art. 24. As OTTCs credenciadas para operar a atividade de compartilhamento de veículos sem condutor ficam autorizadas a alocar veículos de suas frotas em vagas de

estacionamento, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica.

§ 1º A Prefeitura poderá incluir ou remover vagas de estacionamento para veículos compartilhados sem condutor a qualquer tempo.

§ 2º As OTTCs credenciadas para essa atividade poderão apresentar estudo técnico que demonstre a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Art. 25. Os veículos vinculados ao serviço de compartilhamento sem condutor devem ter, em seu exterior, identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO - CMUV

Art. 26. Fica instituído o Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV para acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas neste decreto.

Art. 27. São membros do CMUV:

- I - o Secretário Municipal de Transportes, que o presidirá;
- II - o Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico;
- III - o Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras,
- IV - o Diretor-Presidente da São Paulo Negócios.

§ 1º O CMUV deliberará por maioria absoluta e terá suas decisões definidas em ata e publicadas no Diário Oficial da Cidade.

§ 2º O CMUV poderá convidar para participar de suas reuniões titulares ou representantes de outros órgãos e entidades do Poder Público e da iniciativa privada, que terão direito a voz, mas não a voto.

§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes deverá prover o necessário apoio técnico e administrativo ao CMUV.

Art. 28. O CMUV reunir-se-á mensalmente ou sempre que for convocado em caráter extraordinário por seu Presidente.

§ 1º A reunião poderá ocorrer por meio de conferência de vídeo, voz ou qualquer outro recurso tecnológico idôneo, podendo os atos e documentos respectivos tramitar e ser firmados por meio eletrônico.

§ 2º O Presidente, em casos de relevância e urgência, poderá expedir resoluções "ad referendum" do colegiado, que as apreciará como primeiro item da pauta de sua reunião subsequente.

Art. 29. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

- I - fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;
- II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço;
- III - estabelecer metodologia de alteração dos preços públicos a ser seguido nas reuniões do Comitê, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;
- IV - alterar os preços públicos de acordo com a metodologia definida;

V - definir e rever a tabela de conversão de que trata o artigo 12 deste decreto, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto em seu § 4º;

VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço;

VII - definir regramentos de cadastro similar ao CONDUTAX para o serviço de transporte individual de utilidade pública, nos termos do artigo 15, inciso II, deste decreto;

VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte individual de utilidade pública, nos termos do artigo 15, inciso III, deste decreto;

IX - definir e rever a tarifa máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades econômicas privadas de uso intensivo do viário urbano;

X - receber representações de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;

XI - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida neste decreto, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos;

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.

Parágrafo único. O CMUV deverá dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das políticas públicas ora reguladas.

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

Art. 30. A infração a qualquer disposição deste decreto ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, sem prejuízo de outras regidas no ato de credenciamento.

Art. 31. As penalidades previstas para os serviços de que trata este decreto aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

Art. 32. Quem, de qualquer forma, concorrer para a prática de infrações à regulação dos serviços previstos neste decreto, incide nas penas a elas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 33. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos municipais responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata este decreto ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em sua página na internet.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o "caput" deste artigo abrange a divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço penalizados pela ausência de regular credenciamento ou autorização da Prefeitura.

Art. 34. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições deste decreto, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. As OTTCs credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com a Prefeitura, por intermédio do Laboratório de Tecnologia e Protocolos para a Mobilidade Urbana - Mobilab, dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

Folha 03
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Parágrafo único. É vedada a divulgação, pela Prefeitura ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

Art. 36. As OTTCs poderão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

§ 1º Ficam as Secretarias, órgãos e entidades municipais autorizados a receber bens e serviços em doação para o cumprimento das finalidades relacionadas às suas respectivas esferas de atuação.

§ 2º Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às Secretarias, órgãos e entidades municipais destinatários, aos quais competirá a análise jurídica da proposta e do atendimento ao interesse público.

Art. 37. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata este decreto serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 38. Os serviços de que trata este decreto sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 39. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto neste decreto.

Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes fiscalizar as atividades previstas neste decreto, sem prejuízo da atuação das demais secretarias no âmbito das suas respectivas competências.

Art. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, com exceção:

I - do artigo 7º, que entrará em vigor decorridos 540 (quinhentos e quarenta) dias de sua publicação;

II - do artigo 12, que entrará em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação;

III - dos incisos II e III do artigo 15, que entrarão em vigor decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de maio de 2016, 463º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

ROGÉRIO CERON DE OLIVEIRA, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de maio de 2016.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/05/2016, p. 1, 3 c. todas, 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 95 Ano: 2015 Secretaria: SMT**

Voltar

Imprimir

PORTARIA 95/15 - SMT

Regulamenta a Categoria Táxi Preto para transporte individual remunerado de passageiros em veículo de aluguel no Município de São Paulo.

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso de suas atribuições legais, e

CONSIDERANDO a Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

CONSIDERANDO, o disposto no Decreto nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014;

CONSIDERANDO, ainda, o Decreto Municipal nº 56.489, de 08 de outubro de 2015, que criou a Categoria Táxi Preto,

RESOLVE:

Art. 1º - A Categoria de Táxi Preto passa a fazer parte do sistema de transporte individual remunerado de passageiros, por meio de veículo de aluguel, com tarifa máxima dos serviços, mediante prévia e expressa autorização da Secretaria Municipal de Transportes para explorar a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo.

Art. 2º - O valor da tarifa máxima para a prestação do serviço na Categoria Táxi Preto poderá ser acrescido em até 25% (vinte e cinco por cento) do valor atribuído à tarifa da Categoria Comum.

§ 1º É obrigatório o uso de taxímetro ou meio tecnológico autorizado pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP para a medição do valor da tarifa.

§ 2º É obrigatória a disponibilização aos usuários de meios eletrônicos de pagamento.

§ É admitida a adoção de tarifas variáveis, observado o teto estabelecido no caput deste artigo.

§ 4º É livre a negociação entre taxistas e patrocinadores para proporcionar descontos que beneficiem o usuário e o taxista, condicionado, no caso de publicidade interna do veículo, à prévia aprovação pelo DTP.

§ 5º Não será cobrado adicional pelo uso do porta malas ou de suporte para transporte de bicicletas, observadas as condições técnicas de instalação e uso, nos termos previstos em Resoluções do Contran.

Art. 3º - Fica a critério do taxista oferecer cortesias não tarifárias ao usuário, com o objetivo de tornar mais qualificada a prestação do serviço, tais como TV, Tablet, Wifi, frigobar e bolsa térmica.

Art. 4º - Os taxistas devem adotar comportamentos básicos de cortesia, tais como:

I. Colocar e retirar a bagagem no porta malas;

II. Manter o carro climatizado;

III. Comportar-se com polidez e educação;

V. Observar a ética profissional;

VI. Trajar roupa social.

Art. 5º - O taxista deverá atender os seguintes requisitos para o registro na Categoria Táxi Preto, sem prejuízo das demais exigências previstas na legislação:

fls. 95

- I. Alvará de estacionamento da Categoria Táxi Preto;
- II. Curso Especial da Categoria Especial/Luxo;
- III. Condutox válido;
- IV. CNH válida nas categorias B, C, D ou E, com a anotação de que exerce atividade remunerada;
- V. Certidões negativas criminais da Justiça Estadual de São Paulo e da Justiça Federal;
- VI. Comprovante de residência no Município de São Paulo;
- VII. Comprovante de quitação eleitoral;
- VIII. Certidão negativa de multas municipais de trânsito e transporte.

Art. 6º - Os veículos devem ser registrados, licenciados e emplacados na categoria aluguel, observadas, no mínimo, as seguintes características de dirigibilidade do veículo, conforto e segurança, em conformidade com os incisos II, VI e VII do artigo 5º do Decreto 56.489/2015:

I - Quanto ao tipo de carroceria:

- a) Sedan;
- b) Sport Utility Vehicle – SUV; ou
- c) Station Wagon - SW.

II - Quanto às dimensões:

- a) Entre eixos mínimo de 2600 mm;
- b) Largura mínima de 1750 mm; e
- c) Porta malas com volume mínimo líquido de 420 (quatrocentos e vinte) litros.

III - Quanto à potência, para motores a combustão: mínimo de 115 (cento e quinze) cavalo-vapor (CV).

IV - Quanto aos itens de segurança:

- a) Air Bag; e
- b) Freios ABS.

V - Quanto aos itens de conforto:

- a) Ar condicionado; e
- b) Mapa digital de ruas, com visualização do trânsito e do trajeto por monitoramento e georreferenciamento online.

VI - Quanto à cor: pintura padronizada de cor uniforme preta.

§ 1º Os veículos de propulsão elétrica ou híbrida estão isentos de cumprir os requisitos previstos nos incisos II e III.

§ 2º Os veículos contemplados com o alvará de estacionamento do Grupo A, Lote II estão isentos de cumprir os requisitos previstos nos incisos I, II e III, devendo apresentar:

- a) Certificado de Segurança Veicular expedido pelo Departamento Nacional de Trânsito;
- b) Laudo de inspeção, expedido por um credenciado junto ao DTP;

c) Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo – CRLV, expedido pelo Departamento de Trânsito de São Paulo – DETRAN/SP, com anotação de Acessibilidade do Passageiro;

Proc. N.º 2431/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

d) Vistoria aprovada pelo DTP; e

e) Marca, modelo e versão homologados pelo DTP.

Art. 7º - O taxista vinculado a alvará de estacionamento de Taxi Preto deverá possuir smartphone ou tablet destinado à prestação do serviço, observadas as seguintes características mínimas:

I - sistema operacional gratuito e com código aberto, licenciado como software livre e em versão atual;

II - certificado de homologação da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL;

III - pacote de dados com 5 Gb mensais com acesso à internet em banda larga móvel 3G ou superior;

IV - processador de 1,2 GHz;

V - memória RAM de 1 GB;

VI - sistema de georreferenciamento GPS e modo de localização com alta precisão.

§ 1º O taxista deverá comparecer ao DTP para a instalação de um software contendo a função de lacre digital no smartphone ou tablet de que trata o caput.

§ 2º O smartphone ou tablet será vinculado ao condutax do taxista e só poderá ser por ele utilizado.

§ 3º Poderão ser instalados no smartphone ou tablet os softwares e/ou aplicativos credenciados e autorizados pelo DTP para proporcionar melhor qualidade e eficiência do serviço de transporte individual remunerado prestado aos passageiros.

§ 4º Em caso de perda, furto ou troca de aparelho, o taxista deverá notificar o DTP para cancelar o antigo e realizar a vistoria e instalação do lacre digital no novo aparelho.

§ 5º Cada alvará poderá ter vinculado no máximo 2 (dois) aparelhos (smartphone ou tablet).

§ 6º Optando por ter 2 (dois) aparelhos, permanecerá habilitado somente o aplicativo que estiver em serviço.

Art. 8º - Os titulares de alvarás de outras categorias de táxi, inclusive Pessoas Jurídicas, poderão requerer a qualquer tempo a conversão para a categoria de Táxi Preto.

1º A conversão de que trata o caput fica condicionada ao cumprimento de todos os requisitos para a Categoria Taxi Preto, ficando a validade da outorga limitada a 35 anos.

§ 2º A conversão de que trata o caput é isenta do pagamento de valor de outorga.

Art. 9º - Os alvarás de outras categorias que forem convertidos para a categoria Taxi Preto poderão permanecer com o ponto privativo de estacionamento ou o ponto de apoio, desde que observada a exigência de realizar a corrida por meio de aplicativo.

Art. 10º - Fica vedada à Categoria Táxi Preto o uso das faixas e corredores exclusivos de ônibus.

Art. 11º - A categoria Taxi Preto poderá utilizar os pontos livres de taxi.

Art. 12º - As cooperativas e associações constituídas pelos taxistas da Categoria Táxi Preto deverão cumprir as normas vigentes para obter o termo de credenciamento junto ao DTP, vinculando os associados ao Termo de Credenciamento.

Art. 13º - Os casos omissos serão analisados e deliberados pelo Diretor do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

Art. 14º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Materia PL 203/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

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

fls. 97

[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 31 de Maio de 2016](#) | [✉ Contato](#) | [Mapa do site](#) |

oils 743 98
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00192/2016 do Vereador Andrea Matarazzo (PSD)

"Organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências.

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentar o exercício da atividade de transporte individual remunerado de passageiros, a fim de promover um mercado sadio e que não acarrete em lesões aos interessados, sobretudo aos passageiros;

CONSIDERANDO a competência constitucional do Município para legislar sobre assuntos de interesse local e para complementar a legislação federal sobre trânsito e transporte;

CONSIDERANDO a complementaridade do transporte individual em relação ao transporte público coletivo, bem como a sua exploração por meio dos serviços de veículos de aluguel providos de taxímetro e de compartilhamento de veículo com motorista;

CONSIDERANDO o advento de inovações tecnológicas que facilitam a aproximação entre ofertantes e demandantes do serviço de transporte individual remunerado de passageiros;

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Esta lei organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público e regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital.

Art. 2º - São objetivos da lei:

- I - garantir a segurança dos taxistas, motoristas e passageiros;
- II - propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros por meio de veículos de aluguel providos de taxímetro e do compartilhamento de veículos automotores de passeio com motorista;
- III - implementar instrumentos para mitigar a assimetria de informação entre o passageiro, taxistas e motoristas;
- IV - ampliar as opções de acesso ao transporte individual de interesse público;
- V - otimizar o aproveitamento dos veículos automotores de passeio;
- VI - fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização;
- VII - definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos táxis e veículos de compartilhamento com motorista.

Art. 3º Para os efeitos dessa lei, entende-se por:

- I - veículo: veículo de passageiro do tipo automóvel, podendo ser próprio ou financiado;
- II - motorista: empreendedor que disponibiliza veículo para compartilhamento com motorista;
- III - taxista: profissional que se submete à regulação da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

IV - plataforma digital: qualquer plataforma tecnológica digital, tais como aplicativos para dispositivos móveis, websites e softwares, que fornece um conjunto de funcionalidades para possibilitar o contato entre o taxista ou o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público, devendo ser oferecida por um provedor de plataforma digital;

V - compartilhamento: a disponibilização de veículo, de forma onerosa, com motorista, por curto período de tempo, feita através de plataforma digital;

VI - provedor de plataforma digital ou PPD: pessoa jurídica constituída com finalidade específica para, através de plataforma digital, organizar e operar o contato entre o taxista, o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Seção I

DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 4º. O transporte individual de passageiros de interesse público, complementar ao transporte público coletivo, integra uma das categorias do sistema de mobilidade urbana, competindo ao Poder Público a sua organização, fiscalização e regulamentação.

Art. 5º. Quanto à abrangência dos interesses a que atendem e em razão da atividade econômica exercida, os serviços de transporte individual de passageiros classificam-se em serviços de interesse coletivo e serviços de interesse restrito.

Parágrafo único. Os serviços de interesse restrito estarão sujeitos aos condicionamentos necessários na forma dessa lei para que sua exploração econômica não prejudique os serviços de interesse coletivo.

Art. 6º. Quanto às modalidades de exploração, os serviços de transporte individual de passageiros são classificados como:

I - táxi, por veículos de aluguel providos de taxímetro;

II - compartilhamento de veículo com motorista.

§1º É vedada a exploração concomitante, com o mesmo veículo, das modalidades de serviço de transporte individual de passageiro, admitindo-se que a solicitação do serviço de táxi ou de compartilhamento de veículo com motorista seja feita a partir de uma mesma plataforma digital.

§2º Os taxistas e os motoristas poderão se cadastrar em uma ou mais plataformas digitais.

Art. 7º - Fica criado o Cadastro Municipal de Condutores junto à Secretaria Municipal de Transportes para inscrição de taxistas e motoristas que exploram serviços de transporte individual de passageiros do tipo táxi ou compartilhamento de veículo com motorista.

§1º Para conduzir veículo de transporte individual de passageiros na modalidade de taxi ou de compartilhamento com motorista é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores.

§2º Os motoristas inscritos, até a data de publicação dessa lei, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis de que trata a Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, serão automaticamente inscritos no Cadastro de que trata o caput desse artigo.

Art. 8º Para promover a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, o interessado deverá apresentar ao Provedor de Plataforma Digital o original dos seguintes documentos:

I - Cadastro de Pessoa Física junto ao Ministério da Fazenda;

II - Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

Folha 714 100
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
mef. de 274

III - comprovante de residência ou domicílio no município de São Paulo por meio de contas de concessionárias de serviços públicos, extratos bancários ou contrato de aluguel, que conste o nome do titular;

IV - certidão negativa de antecedentes criminais;

V - certificado de conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura, nos termos de norma regulamentadora.

§1º O Provedor de Plataforma Digital deverá declarar junto à Secretaria Municipal de Transportes a veracidade dos documentos constantes no caput deste artigo.

§2º A Secretara | Municipal de Transportes poderá solicitar ao Provedor de Plataforma Digital, a qualquer tempo, cópia digital dos documentos exigidos no caput deste artigo.

§3º Será negada inscrição se constar condenação:

a) por crime doloso;

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

§4º Será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

§5º Fica dispensada a apresentação dos documentos que se refere o caput desse artigo para os motoristas inscritos na forma do §2º do artigo 7º

§6º Sempre que houver alteração nos dados inscritos no Cadastro de que trata o caput desse artigo o taxista ou motorista deverá informar ao provedor de plataforma digital, a quem competirá informar a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 9º. Deverá ficar disponível para acesso público em sítio eletrônico da rede mundial de computadores as seguintes informações dos motoristas inscritos no Cadastro Municipal de Condutores:

I - nome;

II - número de inscrição no Cadastro de Pessoa Física;

III - data de registro em uma ou mais plataformas digitais;

IV - data de exclusão de uma ou mais plataformas digitais e respectivo motivo.

Seção II

DOS PROVEDORES DE PLATAFORMA DIGITAL

Art. 10. Os provedores de plataforma digital possuem a finalidade específica para, através de plataforma digital, organizar e operar o contato entre o taxista, o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público.

§1º - Os provedores de plataforma digital devem ser constituídos na forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa.

§2º - As empresas de frota, associações e cooperativas regularmente constituídas e exploradoras do serviço de táxi poderão se constituir como provedor de plataforma digital nos termos dessa lei.

Art. 11. Os provedores de plataforma digital não se qualificam como empresas prestadoras de serviços de transporte, de locação de veículos ou de cessão de mão de obra de motorista, exceto as empresas permissionárias constituídas na forma da Lei Municipal ne. 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 12. A operação de um provedor de plataforma digital deve ser precedida de registro perante a Secretaria Municipal de Transportes, devendo apresentar as seguintes informações:

I - contrato social ou estatuto devidamente registrado;

II - Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral da Pessoa Jurídica;

III - método de precificação do serviço de transporte individual remunerado de passageiro.

Art. 13. Obtido o registro de que trata o art. 12, o provedor deve informar a Secretaria Municipal de Transportes acerca de sua plataforma digital:

- I - relação de taxistas e motoristas cadastrados;
- II - relação dos veículos cadastrados;
- III - taxistas e motoristas excluídos pelo provedor e a motivação da sua exclusão.

Parágrafo único - A informação de que trata o inciso III deverá ser disponibilizada para consulta pública no Cadastro Municipal de Condutores e informada à Secretaria Municipal de Transportes, não implicando a exclusão da plataforma digital em suspensão ou cassação automática do registro ou alvará expedidos na forma da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 14. A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar, a qualquer tempo, a exibição original dos documentos de que trata o art. 8, que deverão ser mantidos em posse do motorista inscrito no Cadastro Municipal de Condutores.

Art. 15. É facultado ao provedor de plataforma digital requerer informações adicionais daquelas constantes do alvará de estacionamento para registro e ativação do taxista em sua plataforma.

Art. 16. O provedor deve assegurar que a plataforma digital exiba ao demandante quando da aceitação do serviço:

- I - identificação com foto do taxista e seu segundo condutor ou motorista;
- II - modelo e placa de identificação do veículo;
- III - tempo de espera estimado para chegada do veículo;
- IV - avaliação atribuída ao taxista, motorista e veículo.

Art. 17. Os métodos de precificação do serviço devem ser divulgados previamente ao usuário.

§1º - O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao passageiro a opção de receber o preço estimado antes deste aceitar a viagem.

§2º - Poderão ser utilizados outros meios tecnológicos que possibilitem a mensuração da tarifa, mediante roteirização e o cálculo da distância a ser percorrida, os quais serão definidos e fiscalizados de acordo com a regulamentação da Secretaria Municipal de Transportes, que garanta a lisura e a transparência do processo.

Art. 18. Após a prestação do serviço pelo taxista ou motorista, o provedor de plataforma digital, na qualidade de intermediador do contato, deve garantir que um recibo eletrônico seja transmitido ao demandante, devendo conter:

- I - identificação do taxista ou motorista;
- II - modelo e placa de identificação do veículo;
- III - origem, destino e tempo total da viagem;
- IV - distância e percurso realizado conforme sistema GPS;
- V - o valor da tarifa ou preço pago.

Parágrafo único - O provedor de plataforma digital deve possibilitar que o demandante acesse, a qualquer tempo, as informações constantes do caput desse artigo.

Art. 19. O provedor de plataforma digital deve assegurar a privacidade dos dados do demandante acerca:

- I - origem e destino;
- II - informações pessoais utilizadas para se cadastrar e logar na plataforma;
- III - dados utilizados para pagamento;

IV - registros de conexão e de acesso a aplicações.

Art. 20. O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao demandante mecanismo de estimativa da tarifa ou preço, bem como ferramenta para o demandante questionar a tarifa ou preço cobrado.

Art. 21. O provedor de plataforma digital deve adotar uma política de não discriminação em relação ao cadastro em sua plataforma de demandantes, taxistas e motoristas.

Art. 22. O provedor de plataforma digital pode estabelecer contratualmente com o taxista ou motorista condições de registro na plataforma digital, remuneração e termos de aceitação.

Art. 23. O provedor de plataforma digital deve oferecer ao demandante a possibilidade de indicar, no momento da solicitação, a necessidade de veículo adaptado nos termos da Lei 16.403 de 23 de março de 2016.

Art. 24 - É vedada a cobrança de encargos adicionais em razão da solicitação de veículo adaptado ou com acessibilidade assistida.

Art. 25. O provedor de plataforma digital deve disponibilizar à Secretaria Municipal de Transportes dados sobre trânsito e transporte visando o planejamento urbano e do sistema de transporte, respeitando-se sempre a privacidade do usuário.

Parágrafo único - Compete à Secretaria Municipal de Transportes expedir ato regulamentador dos dados a serem disponibilizados.

Art. 26. O provedor de plataforma digital deverá oferecer mecanismo de avaliação por nota e comentário, pelo passageiro, das condições do veículo e do atendimento do taxista ou motorista, sempre que a solicitação tenha sido feita a partir de uma plataforma digital, conforme padrão a ser estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 27. O provedor de plataforma digital pode oferecer cursos de capacitação e qualificação aos taxistas e motoristas registrados em sua plataforma.

Art. 28. O provedor de plataforma digital deve implantar e manter canais de comunicação com a finalidade de receber manifestações, tais como denúncias, reclamações, sugestões e elogios.

Parágrafo único - Deve ser assegurado sigilo em relação aos dados pessoais do manifestante, devendo receber número de protocolo para acompanhamento de sua manifestação e informações quanto a providências adotadas.

Art. 29. A Secretaria Municipal de Transportes poderá expedir ordem ao provedor para suspensão ou exclusão do taxista, motorista ou veículo de sua plataforma digital.

Art. 30. Sobre o serviço de organização e operação do contato entre o taxista, motorista e o demandante prestado pelo provedor de plataforma digital, incidirá o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) de processamento de dados e congêneres.

§1º - A Secretaria Municipal de Finanças deverá estabelecer os requisitos para transmissão das informações, pelo provedor de plataforma digital com sede no município de São Paulo, acerca dos valores cobrados pelo provedor dos taxistas e motoristas para utilização da plataforma.

§2º - O provedor de plataforma digital deverá estar inscrito no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

CAPÍTULO III

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE COLETIVO

Art. 31. Será considerada de interesse coletivo a modalidade de serviço de transporte individual cuja prestação dependa de autorização a veículos de aluguel providos de taxímetro, nos termos da Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, e suas alterações posteriores.

Art. 32. É vedada que a solicitação do serviço de transporte individual por veículo de aluguel provido de taxímetro se dê exclusivamente por meio de plataforma digital, podendo o taxista atender qualquer demandante nas vias e logradouros públicos.

Art. 33 - Caso a solicitação do serviço de táxi seja feita através de uma plataforma digital, deverá ser cobrado o valor da tarifa determinada pela Secretaria Municipal de Transportes, facultado ao taxista conceder desconto;

Parágrafo único - Na hipótese de que trata o caput desse artigo poderá o provedor, mediante prévio consentimento do taxista, isentar adicionais de:

I - viagem metropolitana;

II - solicitação com hora marcada;

III - adicional de bagagem.

Art. 34 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar aos Provedores de Plataforma Digital informações necessárias para elaboração de estudos de definição de política tarifária para o serviço de transporte individual de interesse coletivo.

Art. 35 - As empresas de táxi de que trata a Lei Municipal n. 7.329, de 11 de julho de 1969, caso atuem como provedor de plataforma digital ou tenham sua frota integralmente registrada em plataformas digitais, ficam dispensadas de dispor de área mínima destinada ao estacionamento dos veículos e instalação de escritório.

Art. 36 - Ficam dispensados de portar no veículo guia atualizado das ruas de São Paulo os taxistas que possuírem dispositivo eletrônico ou telefone móvel com visualização de mapas e pesquisa de logradouros.

Art. 37 - A renovação do alvará de que trata a Lei municipal nº 7.329, de 11 de Julho de 1969, deverá ser feita conforme mudança de veículo.

Art. 38 - A partir da data de publicação dessa lei os veículos de aluguel providos de taxímetro deverão aceitar meios de pagamento eletrônico, admitida a intermediação eletrônica do pagamento pelo provedor de plataforma digital.

Art. 39 - Competirá à Secretaria Municipal de Transportes estabelecer, anualmente, o ano e modelo dos veículos autorizados a explorarem o serviço de táxi.

Parágrafo único - As sociedades empresárias, cooperativas e associações poderão definir, dentre os veículos autorizados de que trata o caput, quais são admitidos em suas atividades.

Art. 40 - Fica autorizada a oferta de itens de conforto, comodidade e conveniência nos veículos de aluguel providos de taxímetro e o oferecimento de cortesias sendo vedada qualquer tipo de cobrança do passageiro.

Art. 41 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar a circulação de veículos de aluguel providos de taxímetro em corredores e faixas de ônibus nas seguintes circunstâncias:

I - em corredores de ônibus desde que com passageiro, sendo vedado o embarque e desembarque;

II - em faixas exclusivas de ônibus com ou sem passageiro.

CAPÍTULO IV

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE RESTRITO

Art. 42 - Será considerada de interesse restrito a modalidade de serviço de transporte individual de interesse público feita a partir de solicitação de compartilhamento de veículo com motorista realizadas através de uma plataforma digital.

Art. 43 - É vedado aos veículos de compartilhamento com motorista o atendimento de passageiro que não tenha solicitado o veículo por meio de plataforma digital.

Art. 44. Os motoristas deverão prestar o serviço de transporte individual de interesse restrito por meio de compartilhamento de veículo na qualidade de pessoa jurídica ou profissional autônomo nos termos da legislação em vigor.

Art. 45. A realização do compartilhamento de veículos para transporte individual de passageiro está condicionada ao uso de veículos com no máximo 5 anos de fabricação.

folha 11604
Proc. Nº. 203/16
Livia Salomão Nogueira
RF. 11.274

Parágrafo único. Os provedores de plataforma digital poderão estabelecer condições adicionais referentes aos veículos a serem registrados em suas plataformas.

Art. 46. Os veículos de compartilhamento com motorista deverão ser submetidos a inspeção anual em Organismos de Inspeção Credenciados - OIC ou na forma estabelecida pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 47. - Em caso de aceite pelo passageiro e motorista e desde que a solicitação seja feita através de uma plataforma digital, a viagem poderá ser compartilhada, podendo ser fixado um valor adicional por passageiro definido pelo provedor de plataforma digital.

Parágrafo único - O valor adicional por passageiro deverá ser informado ao demandante antes do início da viagem.

Art. 48. É vedado o estacionamento de veículos destinados ao serviço de que trata o inciso II do art. 6º em pontos livres e privativos destinados aos veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 49. Para prestação do serviço de compartilhamento deverá ser entregue pelo motorista ao Provedor de Plataforma Digital cópia dos seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, registrado no município de São Paulo;

II - Comprovante de pagamento do Seguro para Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;

III - apólice de seguro por acidentes pessoais de passageiros conforme valor mínimo fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;

Parágrafo único. Caberá ao provedor de plataforma digital o registro e ativação de todos os motoristas, podendo a Secretaria Municipal de Transportes solicitar a qualquer tempo cópia digital das informações contidas no caput desse artigo.

Art. 50. Os veículos destinados à exploração do serviço na modalidade de compartilhamento com motorista estão submetidos às regras:

I - do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, instituído pela Lei Municipal nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, e normas regulamentadoras;

II - de proibição de circulação em faixas e corredores exclusivos de ônibus.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 51. A Secretaria Municipal de Transportes deverá divulgar, anualmente, relatório contendo dados qualitativo e quantitativos sobre o transporte individual remunerado de passageiros no município.

Art. 52. O art. 1º da Lei Municipal nº 15.676, de 12 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguintes redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado, na forma de lei específica, para esse fim ou esteja registrado em uma plataforma digital registrada na Secretaria Municipal de Transportes."

Art. 53. Fica revogada a lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015.

Art. 54. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 55. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Às Comissões competentes."

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

[illegible]

EM 13/06/16 AO 17 HS
POR Karl

SAIDA 28/06/16 AS 14 H ASS: Kargl

01/07/16 14:30
al

04/15/16 15 Karl

São Paulo, 02 / 01 / 2017

Nome Marcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 de Auxiliar Operacional SGP-12
RE 11-328

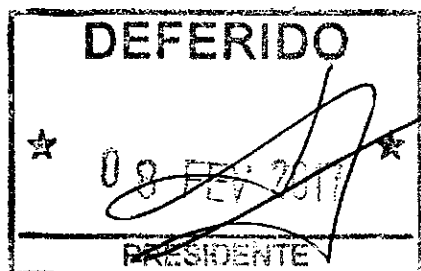
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com _____ 76
Arquivado em _____ 6/9/77
O Func.º _____ 171

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

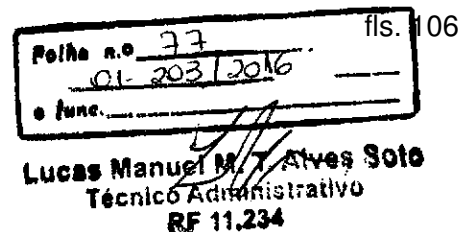
Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º 77a39 e folha de informação
sob n.º 80, 13/02/2014

Lucas Martins Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE



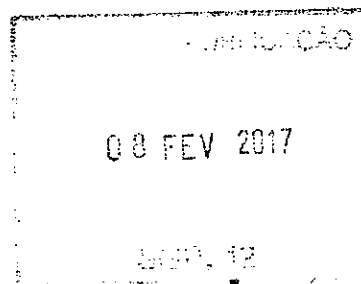
REQUERIMENTO

RDS

65/2017

Requeiro na qualidade de Líder do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, com fundamento no artigo 275§ 2º do Regimento Interno, o desarquivamento de todos os Projetos de Lei , de autoria do vereador **ADILSON AMADEU**, conforme relação abaixo:

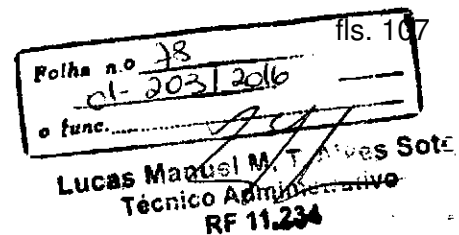
PDL – 63/2016
PDL- 74/2016
PDL -97/2016
PDL- 119/2016
PL-3/2006
PL-3/2010
PL-20/2006
PL 26/2008
PL – 27/2014
PL- 31/2010
PL-32/2008
PL-37/2011
PL-38/2011
PL- 39/2008
PL- 40/2006
PL- 46/2016
PL-50/2011
PL-55/2005
PL-56/2005
PL-73/2005
PL-76/2015
PL-77/2009
PL-78/2009
PL-79/2009
PL-84/2014
PL-97/2010



18:27 07/02/2017 017029 - Protocolo Legislativo - 589.22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



PL-106/2016
PL-118/2008
PL-128/2007
PL-133/2006
PL-134/2008
PL-134/2012
PL-152/2008
PL-153/2008
PL-169/2015
PL-178/2005
PL-203/2016
PL-210/2014
PL-223/2006
PL-224/2012
PL-225/2014
PL-229/2006
PL-230/2007
PL-231/2007
PL-231/2012
PL-238/2011
PL-248/2014
PL-249/2014
PL-250/2014
PL-289/2010
PL-290/2010
PL-293/2007
PL-301/2016
PL-307/2008
PL-308/2008
PL-311/2006
PL-329/2016
PL-356/2010
PL-357/2011
PL-357/2016
PL-377/2008
PL-386/2008
PL-387/2006
PL-388/2006
PL-398/2012
PL-399/2012
PL-404/2012
PL-420/2008
PL-421/2008
PL-421/2012

Folha n.º 39
PL-203/2016 fls. 08
• func. _____
Lucas Manuel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL-447/2013
PL-467/2005
PL-474/2012
PL-474/2013
PL-485/2012
PL-488/2007
PL-493/2011
PL-493/2016
PL-501/2014
PL-526/2007
PL-527/2014
PL-535/2014
PL-545/2009
PL-546/2007
PL-549/2014
PL-555/2009
PL-558/2007

São Paulo, 06 de fevereiro de 2017.

PAULO FRANGE
Vereador
Lider do PTB na CMSP



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 80

do processo nº 01-203 de 2016, 13/02/2017 (a)

Lucas Manuel M. T. Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

09/02/2017


ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-65/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

13 / 02 / 2017


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A Comissão de:

JUST

16/02/17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

17/02/17

15h
1120

RINALDI DIGILIO

17/02/2017

Onde O nome do(a) ...

SECRETARIA DE ESTADO DE SÃO PAULO

20/02/17

ASS: 18

POR: Karle

SALDA: 14/02/17 AS: 14 h ASS: Karle

SECRETARIA DE ESTADO DE SÃO PAULO

22/02/17

ASS: 16

POR: Karle

SALDA: 14 h ASS: Karle

Séque un juntado 2, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado S sob reth(s)
nº 81 e 42 Em 25/04/17.

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF 11.328 SGP. 12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PAH

p10203-16

Folha nº 81 do Proc
Nº 103 de 2016
Márcia Yoshimi Tagiguchi Hosi
RT. 11.328 LSGP. 12

282/2017

PARECER N.º 282/2017 A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0203/16

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador Adilson Amadeu, que estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A proposta visa estabelecer limites e diretrizes para o ingresso de novas modalidades de transporte individual de passageiros, assegurando uma concorrência leal e evitando a canibalização do serviço.

O projeto pode prosperar, como veremos a seguir.

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União competência para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade" (In "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363, grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; **trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização**, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas **leis locais**, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município"

(in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs. 207 e 208).



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0203-16

Folha nº 82 do Proc.
Nº 203 de 20 18

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
P. 11.328 - SGP. 12

Vale reproduzir, ainda, a lição de Hely Lopes Meirelles, ressaltando a competência normativa do Poder Legislativo:

“3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a **normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos municípios**, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através dos atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos

(...)

4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece **normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito**. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: **o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato**. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração.”

(in “Estudos e Pareceres de Direito Público”, Ed.RT, 1984, pág.24, grifamos)

O projeto, portanto, está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, “caput”; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

Para aprovação, o projeto deverá contar com o voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica Municipal.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 21/04/17.

MARIO COVAS NETO

REIS

EDIR SALES

SANDRA TADEU

ZÉ TURIN

JANAINA LIMA

RINALDI DIGILIO

CAIO MIRANDA

CLAUDINHO DE SOUZA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 25/04/17

Pág. 122 Col. 1-2

Conferido

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

À Comissão de ADM

Em 09/05/17

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP-17

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 09-05-2017 às 14:31 (109-05-2017)
[Assinatura] RF 100823

Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

AO Vereador / A Vereadora

Donato

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 11/05/17

[Assinatura]
Presidente

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

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue juntado nesta data documento rubricado
sob nº 83 e 84 e folha de informação nº
em 25/05/17

Nome [Assinatura]
Elaine Gonçalves Gavioli
Materia da Comissão

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 203/2016

**PARECER Nº 1157/2017 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 203/2016.**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do mobiliário urbano no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

O projeto, prevê que os preços cobrados neste serviço poderão ser variáveis, "com limite mínimo estabelecido pela Administração Pública igual à tarifa cobrada equivalente ao do serviço de táxi da Categoria Comum".

Além disso, estabelece que a quantidade de veículos autorizados a explorar as novas modalidades de transporte individual de passageiros será estabelecida em regulamento pelo Poder Executivo, e não poderá exceder a 5% (cinco por cento) do total das licenças do serviço de táxi no Município de São Paulo. Dentre outras questões, o projeto sob a ótica da administração pública pode prosperar, pois pretende aprimorar a oferta deste tipo de serviço de táxi no município de São Paulo.

O artigo 9º prevê a exigência de formação específica, bem como o Cadastro Municipal de Condutor, para aqueles que são proprietários e condutores que exploram o serviço de transporte individual. Esta determinação está alinhada com o que determina o artigo 3º da Lei Federal nº 12.468/2011, que apresenta requisitos e condições a serem atendidas pelos condutores de táxi.

O artigo 11 prevê a possibilidade de "compartilhamento dos veículos de transporte individual, inclusive os que operem como táxis, mediante a expressa anuência do passageiro". O artigo seguinte proíbe ao particular - que não opere veículo de transporte público individual - cobrar por transporte de pessoas. Entendemos que a fiscalização para este quesito deverá ser de complexa execução.

A iniciativa também propõe alterar artigos da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969. Deste modo, acrescenta parágrafos ao Artigo 34, que trata dos serviços de lotação oferecidos pelos táxis, permitindo que realizem percursos compartilhados entre os passageiros, mediante prévia anuência destes sem a necessidade de prévia autorização da Administração Pública. A iniciativa também prevê a possibilidade de realização de corrida compartilhada através de aplicativos ou plataformas digitais. Outra inovação da proposta, por meio da alteração do artigo 42 da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, versa sobre a aplicação de penalidades a quem "utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes, ressalvado a corrida compartilhada mediante prévia autorização dos passageiros".

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE ____/____/____

Pág. ____ Col. ____

Conferido ____



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 203/2016

De acordo com a justificativa, o nobre autor, o projeto busca agregar novos componentes para o transporte individual de passageiros, sem que haja a canibalização deste serviço.

Ante o exposto, a Comissão de Administração Pública é **FAVORÁVEL** ao projeto.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 23/08/2017.


TONINHO PAIVA


GILSON BARRETO

FERNANDO HOLIDAY


ALFREDINHO

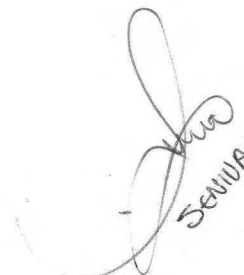

ANTÔNIO DONATO


ANDRÉ SANTOS

ATÍLIO
FRANCISCO

SUBSTITUINDO

PATRÍCIA BEZERRA


SENIVAL MOURA

Relatório nº 1169/2017

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 12/09/2017
Pág. 67 Col. 3º
Conferido [assinatura]
Elm. [assinatura] violi
Sec. [assinatura] 3620
RF - 100466

À Comissão de ECON
Em 04/09/2017
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 [assinatura]