



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 287/2015 DE 11/06/2015

Promovente:

Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE DISPONIBILIDADE DE PONTOS DE TÁXIS EM ESTÁDIOS E ARENAS DE FUTEBOL, CENTROS E PAVILHÕES DE EXPOSIÇÕES, CENTRO DE CONVENÇÕES E ASSEMELHADOS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do proc
Nº 01-287-2015
Adelina Cio...
RF 103 406
17

PROJETO DE LEI Nº

/2015

PL
287/2015

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **DECRETA**:

Art. 1º. Ficam obrigados os estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centros de convenções, e assemelhados, a disponibilizarem de um espaço para instalação de ponto de táxi, gratuitamente, providenciando baia quando necessário, ficando a critério publico, sua identificação e sinalização.

§ 1º O ponto de táxi ficará dentro do espaço do estabelecimento, em local visível, próximo às portas de saídas dos frequentadores e clientes, e com acesso para a via pública.

§ 2º Os gastos com aparelhos eletrônicos, para o atendimento aos clientes é de responsabilidade dos permissionários.

Art. 2º Não poderão ser cobrados nenhum valor pela utilização dos espaços utilizados pelos motoristas de táxis, decorrentes da aplicação desta lei.

Art. 3º Os estabelecimentos já existentes, os que estão em fase de construção e os que vierem a ser construídos deverão se adaptar as disposições nesta regulamentação

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

24 JUN 2015

1) ... nesta data,

2) ... sob nº

3) ... de informação

4) ... 24.6.15.


Adelina Cirone
Assistente Parlamentar
Registo ...



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 02 do proc
Nº 01.287-15
Adelina C. C. P. Parlamentar
RF 100.406

Art. 4º Ficará a critério dos órgãos competentes, a definição do número de vagas a serem criadas de acordo com as peculiaridades de cada local.

Art.5º Os estabelecimentos infratores desta lei estarão sujeitos a multa no valor de R\$ 5.000,00 reais (cinco mil reais), aplicando-se o dobro na reincidência.

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

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

Art. 7º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões, 11 de Junho de 2015


SALOMÃO PEREIRA
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

JUSTIFICATIVA

Folha nº 03 do proc
Nº 01-287 15
Adelina Cicci... Parlamentar
RF 100-408

A presente propositura tem como escopo a criação de pontos de táxis em arenas e estádios de futebol, centros e pavilhões de exposição, e assemelhados. Muitas vezes após o término de um evento, ou de uma partida de futebol, os usuários formam filas na busca de táxis, com essa iniciativa haverá maior disponibilidade de carros para atendimento deste público.

Não é novidade, que a cidade de São Paulo é um centro de eventos, exposições, shows e afins. Com o crescente número destas atividades, surge a necessidade premente de atender àqueles que participam de tais eventos. A instalação dos pontos de Táxi nas dependências destes locais, servirá como um meio de transporte confiável e seguro para atender os usuários.

Um bom exemplo, foi o fato recente de funcionários e torcedores ficarem sem metrô para voltarem para casa depois de um jogo do Corinthians em Itaquera. Outro problema recorrente também é na Barra Funda e Morumbi, onde estão localizados respectivamente os estádios do Palmeiras e do São Paulo. Assim, com a implantação dos pontos de Táxi nesses locais, esta será de grande valia, garantindo aos frequentadores e funcionários um meio de transporte de fácil acesso.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres pares deste egrégio Parlamento para que possamos amparar àqueles que necessitam desse transporte.


SALOMÃO PEREIRA
Vereador



do processo nº 01-287 de 2015.,F9/6/25..... (a)40.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentare
Registro 100.406

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

25 JUN 2015

Jader Augusto Pimenta

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

25/6/15 18
al
os/08 12 @ 60

Leonardo F. M. Bispo Ribeiro



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01-287 de 2015., 24/6/15 (a) 02

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: 24 JUN 2015	
Const. Just e Seg. Part.	
Rel. Urb. Metrop e M. Ambiente	
Transp. Transp. AT. Econ. TUR,	
Lazer e Esporte e Cultura	
Fin. e Orçamento	
PRESIDENTE	

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

25 JUN 2015

[Handwritten signature]

Jader Augusto Pimenta

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

25/6/15 18
al
05/08 12:00
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. 01-287/15
Leonar RF 11.441

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 287/15

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, art. 135;
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, altera a Lei nº 6.094, de 26 de agosto de 2011;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências, e alterações posteriores;
- Lei Municipal nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel de taxímetro, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.422, de 29 de setembro de 1993, que dispõe sobre o estacionamento por período de até 5 minutos para desembarcar passageiros na Zona Azul, independentemente do Cartão Zona Azul, a todo e qualquer táxi;
- Lei Municipal nº 12.612, de 4 de maio de 1998, que dispõe sobre o estacionamento defronte a hospitais clínicos e pronto-socorros veterinários, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.823, de 7 de abril de 1999, que obriga aos estabelecimentos comerciais que especifica a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias, quando necessário; regulamentada pelo Decreto nº 39.708/00;
- Lei Municipal nº 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 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para esse fim;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

06
01.287/15
Z

- PL 436/10, que dispõe sobre a reserva de no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas nos pontos de táxi para taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- PL 133/13, que dispõe sobre a criação da Vaga Condicionada para embarque e desembarque de veículos nos imóveis especificados, e fixa outras providências;
- PL 444/13, que dispõe sobre a instituição de plano de circulação, embarque e desembarque de passageiros e bolsão para estacionamento de táxis em eventos na Cidade de São Paulo, insere inciso VI e alíneas "a" e "e" ao art. 4º da Lei nº 15.150/10, e dá outras providências;
- PL 474/13, que dispõe sobre a reserva e destinação de 10% dos alvarás de estacionamentos quando do sorteio pelo município, a aqueles taxistas que comprovem maior tempo na profissão, e dá outras providências;
- PL 102/15, que dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro (taxista) no Município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências; art. 38;
- PL 105/15, que dispõe sobre a introdução Municipal da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, de Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Lei Federal nº 9.503 – Código de Trânsito Brasileiro, arts. 135 e 262, sobre proibição de quaisquer meios de Transporte remunerado, sem autorização do Executivo no Município de São Paulo na categoria aluguel, e dá outras providências; art. 11;
- PL 257/15, que dispõe sobre procedimentos de sorteios de novas autorizações "alvarás" destinados ao setor de Transportes Individual de Passageiros, Táxi, categoria aluguel: Táxi Comum, Comum Rádio, Radio-Táxi Especial e Táxi Executivo providos de taxímetro, na base territorial do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 263/15, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos estabelecimentos comerciais de disponibilizar vagas para a instalação de pontos de táxis, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

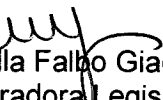


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 07
Proc. Nº 07-287
Levantado em 07/08/2015
RF 11.441

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 4 de agosto de 2015.


Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP 111.393


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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Feito
Data 01.28.15
Linha 11441
RF 11441

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Texto compilado

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

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

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

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

Seção I

Disposições Gerais

Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

~~§ 2º Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência) (Revogado pela Lei nº 13.154, de 2015)~~

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

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

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

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

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 10
Proc. 01-287/15
LSD/2011-11-15
RF 11.441

LEI Nº 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

(Vide Leis nº 6.094, de 1974)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

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

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

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

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

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

Art. 7º (VETADO)

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

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

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Garibaldi Alves Filho

Luís Inácio Lucena Adams

Este texto não substitui o publicado no DOU de 29.8.2011



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 11
Proc. 01.202
Leonardo
RF 11.441

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

Folha

Proc

Leitura

12
01-282/15
RF 11441

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e
- III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

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

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

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

- I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e
- V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12-B. (Vide 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 operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

V – (VETADO);

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

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

- I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;
- VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

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

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

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
- Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima
- Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complem.: - 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 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 culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Folha 17
Proc. 01-287/5
Lec.

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.

18
en-287/15
Folha
L. 11.441

§ 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 táxi, no Município.

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

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

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

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

V — Do Registro de Condutor

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

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

VI — Do Veículo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII — Do Alvará de Estacionamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII — Dos pontos de estacionamento

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

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

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para 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;

Folha 19
01.225
Lec. 11.441

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

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

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

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

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

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

XI — Das Taxas

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

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

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

II — De Expediente, referente a:

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

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

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações 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:

Folha
01 20
287/15
1.441

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII — Das Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

21
01.287/5
1447

- 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.

Folha 22
01-285
L

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

Folha

Folha

23
01-287/15
RF 11441

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI7.802/1972 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 28/10/1972

Projeto: Projeto de Lei Nº 40/1972

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

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

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

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

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

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

Folha

24

01-287

RF 11.441

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

25
01-287/15
RF 11.441

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

1/1

Título: LEI Nº 7.816 30/11/1972 (ver documento) /
Sem revogação expressa
Ementa: Visa permitir que, no caso de cessação definitiva de suas atividades,
possam as empresas de táxis transferir todos os seus veículos
acompanhados dos alvarás correspondentes.
Publicação: DOM 01/12/1972
Projeto: Projeto de Lei Nº 140/1972
Autor(es): Antonio Sampaio; e outros
Indexação: Táxi - Permissão de uso - Alvará - Transferência - Frota de táxi - Veículos
- Pessoa jurídica - Empresa - Fechamento
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

Folha

Leitura

26
01-287-5
RF 11-441

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

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI 7.926/1973 [Todos os campos]
Total de referências: 1

Leonardo

RF 11.441

1/1

Título: LEI Nº 7.926 21/08/1973 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Introduz alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.
Publicação: DOM 23/08/1973
Projeto: Projeto de Lei Nº 80/1973 (ver documento)
Autor(es): Osvaldo Giannotti
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de
explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro.
(ver documento)
Indexação: Taxi - Alvará de estacionamento - Veículos - Estacionamento - Ponto de taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

Folha

28
01-282/5

Legislação

R7 11-41

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

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

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

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

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

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

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 21 de agosto de 1973, 420.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **José Carlos de Figueiredo Ferraz** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Paulo 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 21 de agosto de 1973. — O Diretor, **João Alberto Guedes**

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

Folha

29

01.232.15

Lecionando

RF 11.441

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI7.953/1973 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 17/11/1973

Retificação: - DOM 20/11/1973

- DOM 11/12/1973

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

Autor(es): Osvaldo Giannotti

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4.º — VETADO

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

Proc.

Legislaç.

30
01-287-15
1449

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc

Lei

RF 11.741

Base de dados : legis

Pesquisa : 8198

Total de referências : 1

1/1

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

Revogado(a)

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

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

Autor(es): Antonio Sampaio; e outros

Revogação: Lei nº 9.392/1981 - Revoga esta Lei. ([ver documento](#))Legislação explicativa: Lei nº 7.329/1969 - Estabelece norma para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RF 11.441

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

1/1

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

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

Folha 34
Proc. 01-282/15
Leitura 1.ª vez
RF 1.441

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha

35

Folha

01-232/15

Leonardo

RF 11.641

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

1/1

Título: LEI Nº 9.392 21/12/1981 (**ver documento**)
Sem revogação expressa
Ementa: Da nova redação a letra "d" do artigo 58 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e revoga a Lei nº 8.198, de 30 de dezembro de 1974.
Publicação: DOM 22/12/1981 p. 2 c. 2
Projeto: Projeto de Lei Nº 270/1981 (**ver documento**)
Autor(es): EXECUTIVO; Reinaldo de Barros
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de
explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel e taxímetro.;
(**ver documento**)
Lei nº 8.198/1974 - Modifica a letra "d" do art. 58 da Lei nº 7.329/1969.
(**ver documento**)
Indexação: Fabricação - Permissionário - Substituição - Taxi - Motorista de taxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI 10.109/1986 [Todos os campos]
Total de referências: 1

37
01-287-15
LEI 10.109/1986
RF 1.441

1/1

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

LEI Nº 10.109 , DE 9 DE SETEMBRO DE 1.986

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

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

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

§ 1º - São admitidos nos serviços de que trata esta lei veículos da categoria "utilitários" ou similares ("peruas") desde que dotados do mínimo de 3 (três) portas e atendidos os requisitos estabelecidos nas alíneas "a" e "b" e no § 2º do artigo 16 do Decreto nº 8.438, de 10 de outubro de 1969, com a redação dada pelo Decreto nº 16.930, de 6 de outubro de 1980".

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de setembro de 1.986, 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 9 de setembro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

Folha

Proc. nº

01-288/15

Leonardo F. de S. Ribeiro

RF 11.441

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

Folha

01-285/5
RF 11.441

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

1/1

Título: LEI Nº 10.280 10/04/1987 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Introduz alterações nos artigos 12 e 34 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e revoga a Lei nº 10.109, de 9 de setembro de 1986.
Publicação: DOM 11/04/1987 p. 1 c. 1
Projeto: Projeto de Lei Nº 16/1987 (ver documento)
Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros
Revogação: Revoga a Lei nº 10.109/1986. (ver documento)
Legislação Lei nº 7.329/1969 - Estabelece normas para execução de serviço de
explicativa: transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro.;
(ver documento)
Lei nº 10.109/1986 - Altera disposições da Lei nº 7.329/1969. (ver documento)
Indexação: Banco dianteiro - Lotação - Passageiro - Perua - Taxi - Transporte coletivo
- Veículo utilitário

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 40.280, DE 10 DE Abril DE 1987

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

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

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

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

§ 1º - Os veículos utilitários ou similares (peruas), deverão ter suas marcas e modelos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º - Aos veículos utilitários ou similares (peruas), licenciados como táxi ou lotação, fica vedado o transporte de carga.

§ 3º - Aos veículos utilitários ou similares (peruas), do tipo "kombi", fica vedado transportar passageiros no banco dianteiro, que se destinará apenas ao motorista."

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

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

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

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

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de Abril de 1987;

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

Folha

Folha

Folha

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

RF 11.441

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI10.308/1987 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 10.308 22/04/1987 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 23/04/1987 p. 1-2 c. todas

Projeto: Projeto de Lei Nº 23/1987 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros

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

Alterações: - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º desta Lei. (ver documento)

Indexação: Infração - Motorista de taxi - Penalidade - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

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

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

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

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

I - Multa;

II - Advertência;

III - Suspensão ou cassação de Registro de Condutor;

IV - Suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

V - Suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;

VI - Suspensão ou cassação do Termo de Permissão;

VII - Remoção do veículo;

VIII - Retenção do veículo;

IX - Apreensão do veículo.

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

II - "Art. 42 - Aos permissionários e aos condutores de táxi serão aplicadas penalidades classificadas em Grupos A, B, C e D, nos seguintes casos de infração:

Penalidades do Grupo A:

I) Não trajar-se adequadamente.

II) Não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público.

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

IV) Não portar no veículo guia atualizada das ruas de São Paulo.

V) Transitar com veículo em más condições de higiene.

VI) Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a identificação do permissionário e do condutor.

VII) Não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

VIII) Deixar de comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou for necé-lo erroneamente.

Penalidades do Grupo B:

IX) Transitar com veículo em más condições de funcionamento e conservação.

X) Utilizar veículo no serviço de táxi com equipamentos que não sejam originais de fábrica ou aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes.

XI) Desrespeitar a capacidade legal de lotação do veículo.

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

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

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

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

XVI) Retardar propositalmente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desneccessário.

XVII) Utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

XXII) Transitar sem portar Alvará de Estacionamento.

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

Penalidades do Grupo C:

XXIV) Permitir que condutor não registrado dirija o veículo.

XXV) Angariar passageiro com taxímetro previamente ligado.

XXVI) Utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido.

XXVII) Usar indevidamente as bandeiras ou mufflê-las impedindo a perfeita visualização.

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

XXIX) Transitar com veículo em más condições de segurança.

XXX) Transitar com placa deslacrada.

XXXI) Danificar propositalmente veículos de terceiros.

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

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

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

XXXV) Praticar atos de agitação ou balbúrdia.

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

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

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

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

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

Penalidades do Grupo D:

XLII) Conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

XLIII) Violar o taxímetro ou o aparelho registrador.

XLIV) Utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida.

XLV) Utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudulentas.

XLVI) Cobrar acima da tabela de tarifas ou similar.

XLVII) Adulterar as placas de identificação do veículo.

XLVIII) Utilizar placas não pertencentes ao veículo.

XLIX) Utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica.

L) Efetuar transporte remunerado sem que o veículo esteja devidamente autorizado para esse fim.

LI) Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

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

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

IV - "Art. 44 - A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição do taxímetro, durante o prazo de duração da pena".

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

VI - "Art. 46 - A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo ao seu titular, ou a comissão especialmente designada para esse fim, decidir em grau de recurso.

§ 1º - Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2º - A Secretaria Municipal de Transportes poderá criar mais de uma comissão, para decidir em grau de recurso, composta, cada uma, por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

a) um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

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

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

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

Art. 2º - Além das penalidades específicas no artigo 41, item I, fica instituída a "Avaliação de Desempenho do Condutor" através da atribuição de pontos às infrações cometidas pelos permissionários e/ou condutores de táxi do Município de São Paulo.

§ 1º - Os pontos serão atribuídos a todas as infrações de acordo com os grupos em que estão classificadas.

§ 2º - A pontuação será cumulativa e os pontos atribuídos a cada infração cometida prescreverão nas seguintes prazos da data da infração:

a) Infrações do Grupo A e Grupo B:

01 (um) ano;

b) Infrações do Grupo C:

02 (dois) anos;

c) Infrações do Grupo D:

03 (três) anos.

§ 3º - O condutor, ao atingir os limites de 50 (cinquenta) e 100 (cem) pontos, será submetido à Comissão de Avaliação de Desempenho do Condutor, composta por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

a) um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

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

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

§ 4º - Atingido o limite de 50 (cinquenta) pontos, a Comissão analisará o histórico das infrações do condutor e proporá ao Secretário Municipal de Transportes - SMT ou autoridade por ele designada a pena de advertência ou suspensão complementar de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias.

§ 5º - Atingido o limite de 100 (cem) pontos, será aplicada, de imediato, uma suspensão preventiva de 15 (quinze) dias, e a Comissão, analisando o histórico das infrações, proporá ao Secretário Municipal de Transportes ou autoridade por ele designada a pena de suspensão complementar de 15 (quinze) a 45 (quarenta e cinco) dias ou a cassação do Alvará de Estacionamento, da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, do Registro do Condutor, conforme o caso.

Art. 3º - As infrações punidas com multa, advertência ou suspensão, que implicarão em pontuação para a Avaliação de Desempenho do Condutor, classificam-se de acordo com sua gravidade, em 4 (quatro) grupos:

I - GRUPO A - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,25 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo e, na reincidência, multa em dobro, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do Condutor;

II - GRUPO B - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,50 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do Condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 5 (cinco) a 10 (dez) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor;

III - GRUPO C - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 1 (um) UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 10 (dez) a 20 (vinte) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do Condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor;

IV - GRUPO D - as que serão punidas com multa de valor equivalente a 2 (duas) UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 40 (quarenta) a 80 (oitenta) dias e anotação de 40 (quarenta) pontos no prontuário do condutor.

Art. 4º - Considera-se infração, para os efeitos desta lei, a inobservância de qualquer preceito da legislação que disciplina o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e nos demais atos expedidos para sua regulamentação.

Art. 5º - As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no GRUPO A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 41 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 6º - A Prefeitura poderá, a qualquer tempo, cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, o Alvará de Estacionamento e o Termo de Permissão sem qualquer direito de indenização ao permissuário, e em especial quando:

a) executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;

b) utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;

c) for reincidente, por 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos, em condenação por crime culposo ou condenado por crime doloso;

d) for comprovado que o condutor dirigia em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica após 2 (duas) suspensões pelo mesmo motivo;

e) ficar comprovada a utilização de mecanismos que interfiram no taxímetro e aumentem o valor da corrida.

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

Art. 7º - A Prefeitura poderá reter, reboque e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

§ 1º - Fica fixado em 0,25 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da operação de remoção de veículos, prevista neste artigo.

§ 2º - Fica fixado em 0,62 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da diária a que ficarão sujeitos os proprietários dos veículos recolhidos em pátio da Secretaria Municipal de Transportes.

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

Art. 8º - A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

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

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

Art. 9º - A retenção do veículo dar-se-á quando:

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

II - O veículo transitar:

a) produzindo fumaça;

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;

c) com deficiência de freios;

d) usando combustível não autorizado;

e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

à quando:

Art. 10 - A apreensão do veículo dar-se-

I - Ordenada judicialmente;

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

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

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

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

VI - Transitar em mau estado de conservação e segurança;

VII - Tiver falsificada a placa de identificação;

VIII - Estiver com o taxímetro aparentemente violado.

Art. 11 - As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Art. 12 - Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles praticados na direção dos veículos.

Parágrafo Único - No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 13 - Aos condutores de táxis de outros municípios é vedado angariar passageiros no Município de São Paulo, sob pena de apreensão, até a efetiva comprovação de pagamento de multa aplicada.

Art. 14 - O Executivo regulamentará a presente lei num prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 15 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 16 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de Abril de 1.967, 4349 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de Abril de 1.967.

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

Folha

Proc. nº

01-287/15

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

Legislado P. M. João Ribeiro

RF 11/441

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI10.647/1988 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 10.647 14/10/1988 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação dos paragrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, e da outras providencias.

Publicação: DOM 15/10/1988 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 226/1988 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros

Legislação Lei nº 10.308/1987 - Introduz alterações na Lei nº 7.329/1969 que
explicativa: estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de
passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. (ver documento)Indexação: Apreensão de veículos - Estadia - Preço - Remoção de veículos - Taxi
[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 10.647 , DE 14 DE Outubro DE 1988

Altera a redação dos parágrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, e dá outras providências.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual nº 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1º - Os parágrafos 1º e 2º do artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, passam a vigorar com a seguinte redação:

I - "§ 1º - O preço da operação de remoção de veículos prevista neste artigo será estabelecido pelo Executivo, através de decreto, considerados os parâmetros adotados para operações da mesma espécie."

II - "§ 2º - Os proprietários dos veículos removidos, enquanto estes permanecerem nos pátios de estacionamento da Secretaria Municipal de Transportes, ficarão sujeitos também ao pagamento de estadia diária, cujo valor será fixado na forma prevista no parágrafo anterior."

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de Outubro de 1988, 4359 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

WALTER PEDRO BODINI, Secretário das Finanças

GERALDO DE ARRUDA PENTEADO, Secretário Municipal de Transportes

RUBENS DERVILLE DE OLIVEIRA ALLEGRETTI, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de Outubro de 1988.

ERNESTO AUGUSTO LOPES FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha

Folha

Folha

45
01-287/15

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

Folha

46
01-282/15
Leonardo F. M. Ribeiro
RF 11.441

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI11.296/1992 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 11.296 27/11/1992 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Acrescenta alínea no art. 15 e altera a redação do art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiro em veículos de aluguel a taxímetro.
Publicação: DOM 28/11/1992 p. 1 c. 1
Projeto: Projeto de Lei Nº 100/1992 (ver documento)
Autor(es): Adriano Diogo
Indexação: Multa - Taxi - UT

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 11.296, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 100/92, do Vereador Adriano Diogo)

Acrescenta alínea no art. 15 e altera a redação do art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiro em veículos de aluguel à taxa por quilômetro.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de novembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O art. 15 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, fica acrescido da seguinte alínea:

"Art. 15 -

f) Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

Art. 2º - O art. 42, inciso II, Grupo B, item XV, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 42 -

II -

XV - Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

Art. 3º - O Prefeito do Município de São Paulo regulamentará a presente lei em trinta dias a partir de sua publicação.

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

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de novembro de 1992, 4399 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de novembro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal.

Folha

Proc. Nº

48
01.232
15
R. 11.41

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

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI12.830/1999 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 12.830 22/04/1999 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação do artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e da outras providencias.

Publicação: DOM 23/04/1999 p. 1 c. 1-2

Projeto: Projeto de Lei Nº 1111/1997 (ver documento)

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

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

Indexação: Alvara /art. 1º/ - Permissionario /art. 1º/ - Substituição /art. 1º/ - Veículos - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 12.830, 22 DE ABRIL DE 1999

(Projeto de Lei nº 1111/97, do Vereador Natalicio Bezerra Silva - PTB)

Folha

49
01-227/15

Altera a redação do artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e dá outras providências.

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

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

Art. 2º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

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

Folha

Leonardo F. B. S. P. P.

RF 11.041

Base de dados: legis
Pesquisar: LEI13.115/2001 [Todos os campos]
Total de referências: 1

1/1

Título: LEI Nº 13.115 06/04/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Adiciona 5 (cinco) parágrafos ao artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para permitir que o serviço de transporte de passageiros por meio de taxi seja explorado por até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, e das outras providências.

Publicação: DOM 07/04/2001 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 43/2000 (ver documento)

Autor(es): Dalton Silvano

Regulamentação: Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º da Lei nº 7.329/1969, com as alterações introduzidas por esta Lei. (ver documento)

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

Indexação: Dois motoristas - Licença - Motorista de taxi - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

LEI Nº 13.115, 06 DE ABRIL DE 2001
(Projeto de Lei nº 043/2000, do Vereador Dalton Silvano - PSDB)

Adiciona 5 (cinco) parágrafos ao artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para permitir que o serviço de transporte de passageiros por meio de táxi seja explorado por até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de março de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, acrescido de 5 (cinco) parágrafos, com as seguintes respectivas redações:

§ 1º - Para efeito deste artigo, especificamente em relação ao item "b", poderão fazer uso de mesmo veículo, até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos, sendo que o referido veículo deverá ser, obrigatoriamente, de propriedade de um deles ou de ambos.

§ 2º - Para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, praticado por dois motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, ambos os motoristas deverão portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Transportes na qual conste o vínculo específico entre os referidos motoristas e um único veículo.

§ 3º - Os motoristas profissionais autônomos enquadrados nas condições do parágrafo 1º deste artigo só poderão obter a licença específica junto à Secretaria Municipal de Transportes, desde que não tenham qualquer vínculo com outro veículo destinado ao serviço de táxi com o respectivo alvará em vigor.

§ 4º - Nos termos do parágrafo 1º deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do CRV - Certificado de Registro de Veículos expedido pela repartição competente.

§ 5º - Para a obtenção da licença específica de que trata o parágrafo 2º, os motoristas deverão estar previamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

Art. 2º - A regulamentação desta lei ficará a cargo do Poder Executivo Municipal, em prazo máximo de 60 dias a contar da data de publicação desta lei.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 06 de abril de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 06 de abril de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

07.231.18

LEONARDO F. M. DISPOSIÇÃO
RF 11.441Base de dados : **legis**Pesquisa : **11086**Total de referências : **1****1/1**Título: LEI Nº 11.086 06/09/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel providos de taxímetro, e da outras providências.

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.

[\[Back \]](#)

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **11422**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.422 29/09/1993 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre o estacionamento por periodo, de ate 5 minutos, para desembarcar passageiros na Zona Azul, independente do Cartao Zona Azul, a todo e qualquer taxi.

Projeto: Projeto de Lei Nº 119/1992 ([ver documento](#))

Autor(es): Jose Indio Ferreira do Nascimento

[[Back](#)]

LEI Nº 11.422 , DE 29 DE SETEMBRO DE 1993
(Projeto de Lei nº 119/92, do Vereador José Índio Ferreira do Nascimento)

Dispõe sobre o estacionamento por período de até 5 minutos, para desembarcar passageiro na Zona Azul, independente do Cartão Zona Azul, todo e qualquer táxi.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de setembro de 1993, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica permitido o estacionamento de todos os táxis da Cidade de São Paulo, por período de até 5 minutos, nas denominadas Zonas Azuis com a finalidade de única e exclusiva para desembarcar passageiros.

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das verbas próprias do orçamento suplementadas, se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de setembro de 1993, 4409 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

CORNÉLIO VIEIRA DE MORAIS JUNIOR, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de setembro de 1993.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal.

Base de dados : legis

Pesquisa : 12612

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.612 04/05/1998 (ver documento)

Declarado(a) inconstitucional

Ementa: Dispoe sobre o estacionamento de veiculos defronte a hospitais clinicos e pronto-socorros veterinarios, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 558/1997 (ver documento)

Autor(es): Miguel Colasuonno

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 076.525.0/7 - Por meio de decisao proferida pelo Presidente do E. Tribunal de Justiça do Estado de Sao Paulo, foi concedida liminar com o fito de suspender a eficacia e vigencia desta Lei. DOM 20/09/2000 p. 79 c. 4.

- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 076.525.0/7 - O Tribunal de Justiça, sem transito em julgado, decretou a inconstitucionalidade desta Lei. DOM 12/08/2003 p. 102 c. 3.

- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 076.525.0/7 - Através do Acórdão datado de 11/06/2003, o Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por votação unânime, julgou procedente a ação movida pelo Prefeito do Município de São Paulo, declarando a inconstitucionalidade desta Lei. Referida decisão encontra-se transitada em julgado, não podendo mais ser modificada. DOC 09/02/2010 p. 73 c. 1.

[[Back](#)]

LEI N. 12.612 - DE 4 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre o estacionamento de veículos defronte a hospitais, clínicas e pronto-socorros veterinários, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 558/97, do Vereador Miguel Colasuonno)

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Fica autorizado o estacionamento de veículos defronte a hospitais, clínicas e pronto-socorros veterinários.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação, estabelecendo, principalmente, a forma de sinalização dos locais a que esta lei se refere, a quantidade de veículos que poderão estacionar, a extensão máxima da área onde o estacionamento é autorizado, assim como o período de tempo e as condições para que permaneçam estacionados.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

58
01-288/15
Leonardo F. M. Bespo Ribeiro
RF 11441

Base de dados : legis

Pesquisa : 12823

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 necessario.

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.

[[Back](#)]

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

Folha 59
Proc. nº 01-282/99
Leonardo
RF 11.441

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

DOMINGOS ODONE DISSEI, Secretário das Administrações Regionais

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

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

Leonardo F. M. D'Amico Ribeiro
RF 11.441

Base de dados : legis

Pesquisa : 13515

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

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

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

MARTA 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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 62
Proc. Nº 01-2821/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 77.441

Base de dados : legis

Pesquisa : 15676

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

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

LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

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

PUBLICADO DOC 22/09/2010, PÁG. 91

PROJETO DE LEI 01-0436/2010 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PR)

"Dispõe sobre a reserva de no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas nos pontos de táxi para taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica estabelecido que, a partir do início da vigência desta lei, os sorteios de vagas de Pontos de Táxi no Município de São Paulo, deverão reservar no mínimo 2% (dois por cento) do número total de vagas a serem sorteadas para serem sorteadas exclusivamente entre taxistas devidamente habilitados, mas com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Na hipótese de sobrar vagas destinadas a taxistas com deficiência física ou mobilidade reduzida, essas vagas poderão ser preenchidas por taxistas integrantes da lista geral, de acordo com a ordem do sorteio.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00133/2013 da Vereadora Edir Sales (PSD)

“Dispõe sobre a criação da Vaga Condicionada para embarque e desembarque de veículos nos imóveis especificados, e fixa outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica permitida à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a implementação, a título gratuito de vaga condicionada a estacionamento rotativo com parada para carga e descarga, embarque e desembarque de passageiro nos limites da propriedade de edifícios e condomínios residenciais ou não para facilitar o uso e acesso do usuário ao imóvel nas construções e edificações que tenham no mínimo 30 metros de frente/fachada, nas vias e logradouros públicos do município.

Art. 2º Para cumprimento da presente lei a vaga condicionada será implantada após estudos da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, para quantificar a atração e geração de viagens, circulação de veículos na via e identificação de seu impacto no sistema viário de acesso, analisando as condições de segurança dos pedestres e avaliando as condições das áreas de estacionamentos, embarque e desembarque.

Parágrafo único. O estudo a que se refere o artigo anterior indicará o local adequado dentro dos limites da área do imóvel para implantação da vaga condicionada.

Art. 3º Serão objeto fundamental da presente permissão de uso da vaga condicionada os veículos de transporte escolar, taxi, veículos de carga e descarga, motocicletas para entrega de mercadorias, bem como os demais veículos com a finalidade de utilização da vaga para embarque e desembarque de passageiros no respectivo local.

Art. 4º Nas áreas delimitadas em conformidade com o artigo 1º, o limite do uso da vaga para o estacionamento gratuito e rotativo será de, no máximo, 15 minutos com pisca alerta acesso, e será indicado nas respectivas placas de sinalização usando o termo “Vaga Condicionada”.

Parágrafo único. Será considerado como estacionamento em desacordo com a regulamentação, sujeitando-se o usuário às penalidades previstas na legislação de trânsito em vigor, o veículo que exceder o período máximo contínuo de uso da vaga.

Art. 5º Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fornecer os elementos de fiscalização necessários ao cumprimento do disposto no artigo 1º da presente lei.

Art. 6º Qualquer interessado mediante requerimento por escrito poderá solicitar à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET que elabore estudo para implantação da vaga condicionada, ainda que seja de uso não residencial.

Parágrafo único. Os edifícios e condomínios residenciais que solicitarem o estudo deverão juntar cópia autenticada da ata de reunião da assembleia de condomínio que aprovou o uso da vaga condicionada nos limites do respectivo imóvel, nos termos da lei.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 8º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 02/08/2013, PÁG 105

PROJETO DE LEI 01-00474/2013 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe, sobre a reserva e destinação de 10% dos alvarás de estacionamentos quando do sorteio pelo município, a aqueles taxistas que comprovarem maior tempo na profissão e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica reservado e destinado nos sorteios de alvarás de estacionamentos promovidos pelo município, o percentual de 10% aos taxistas que comprovarem maior tempo em exercício.

Art. 2º Poderão pleitear sua inclusão a cota, aqueles que preenchidos os requisitos legais, que ainda não foram contemplados.

Art. 3º Para comprovação de exercício da profissão poderá o participante apresentar além do CONDUTAXI, atestados e certidões pertinentes para este fim.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 90 (noventa) dias, em especial no tocante aos aspectos procedimentais e de formalização.

Art. 5º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 28 de julho de 2013. Às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 68
Proc. Nº 01-237115
Leonardo F. M. Bispo
RF 11.461

PROJETO DE LEI 01-00102/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a legalização da profissão do trabalhador em Transporte Público Individual de Passageiro, por taxímetro, (taxista) no município de São Paulo, com base na regulamentação da Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizado no município de São Paulo o reconhecimento e a legalização da profissão do Trabalhador em Transporte Público Individual Remunerado de Passageiros, por meio de taxímetro (taxista), regulamentado pela Lei Federal 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 2º - Os veículos destinados para esta atividade, previsto na lei federal 12.468, deve ter capacidade máxima de até 7 (sete) lugares para passageiros, conforme CRVL (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo), estar equipado de taxímetro devidamente legalizado na categoria aluguel, por meio de portarias da Secretária Municipal de Transportes, ou Departamento de Transportes Público DTP, ou outros que venham a ser criados.

§1º- A homologação dos veículos, para o serviço do Transporte Individual de Passageiro "taxi" com a capacidade de lugares assegurada pela lei federal e outros, deverá ser feita através da portaria do Departamento de Transportes Públicos (DTP) ou Secretaria Municipal dos Transportes.

§2º- Ficam autorizados para o serviço de táxi, o modelo "teto solar", desde que venha de fábrica.

§3º- Os veículos homologados devem ser destinados às categorias: Comum, Comum Rádio, Especial e Categoria Luxo, conforme critério do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 3º- Os veículos, com a capacidade de transportar até sete passageiros, taxímetro, deve ser dotado de bandeira 2 e 3 (dois e três).

Art. 4º- Fica autorizado o uso da bandeira 3 em qualquer horário, nos veículos com capacidade de atendimento até 7 (sete) passageiros, quando transportado, (4) quatro passageiros ou mais.

§1º- No período noturno após 20 horas, até as seis da manhã com a mesma capacidade de passageiros, previsto no caput 4º deste artigo, fica autorizado o uso de bandeira 2 e 3.

Art. 5º - Os veículos com capacidade de até cinco passageiros, quando transportar acima de (3) (três), fica autorizado o uso da bandeira 2 (dois), em qualquer horário. Com aviso no veículo ao passageiro.

Art. 6º - Fica autorizado, o uso de bandeira 2 (dois) nos finais de ano, do 1º dia do mês de dezembro de cada ano até o último dia do mês, em qualquer horário, como compensação de décimo terceiro da categoria.

Art. 7º - O reajuste de tarifa será uma vez por ano, tendo como data base o mês de janeiro, com índices acima da inflação, levando em conta os preços dos combustíveis, gastos operacional do veículo, despesas familiar do taxista, manutenção do veículo e outros encargos.

Art. 8º - Fica autorizado nas dependências do departamento de Transportes público, DTP, um posto fixo, do Instituto de Pesos e Medidas IPEM, para aferição de taxímetro em trocas de veículos e mudanças de tarifas.

Art. 9º - Os custos com equipamentos serão por conta do IPEM, iniciativa privada, ou adoção.

§1º - Nas trocas de veículos, ao ser aferido o taxímetro, deve ser encaminhado a vistoria do DTP, para a finalização dos documentos.

Art. 10- Quando autorizado o reajuste de tarifa, as tabelas podem ser confeccionadas pela prefeitura, sindicato, empresas frotas de táxi, associações e cooperativas em atendimento a seus associados. Seguindo os padrões da prefeitura.

§1º As tabelas quando confeccionada pela prefeitura será distribuída gratuita para todas as categorias, comum "comum -radio-táxi", especial e categoria luxo.

Art. 11- Confeccionada pelo sindicato, associações, cooperativas empresas frotas de táxis. O custo do par de tabela ao taxista, não ligado ao quadro associativo da entidade, será de duas bandeiradas.

§1º - Aos infratores que desrespeitar a lei, a prefeitura, por meio da Secretária Municipal dos Transportes, aplica multa na pessoa jurídica ao valor equivalente a 300 bandeiradas vigente.

Art. 12- As viagens para outros municípios, a uma distância de até 50 quilômetros, quando não houver retorno do mesmo passageiro, fica autorizado cobrar 50% a mais do valor da corrida, marcado no taxímetro, ou sobre tabela autorizada pelo prefeito.

§1º- Acima desta quilometragem, fica livre a negociação entre taxista e usuário.

§2º- Pagamento de pedágio, nas rodovias, será por conta do passageiro.

Art. 13- A Secretária Municipal de Transportes por meio do Departamento de Transportes Público (DTP) deve baixar portaria, autorizando selo adesivo, para orientação ao passageiro, a ser fixado no vidro traseiro do lado esquerdo, orientando, sobre o acréscimo adicional, para fora do município previsto no caput do artigo 12º.

Art. 14º- Os adesivos podem ser confeccionados pela prefeitura, entidade de classe, Associações, Cooperativas, Empresas e Sindicato, com distribuição gratuita a todos os taxistas: Táxi Comum, Comum Rádio-Táxi, Rádio-Táxi Especial e Luxo.

§1ª-. No selo deve constar o número do Decreto Municipal que autorizou a tarifa e o Brasão da Prefeitura.

Art. 15- Fica proibido táxi de outro município prestar serviço no município de São Paulo, por meio de central de rádio-táxi, ou aplicativos.

§ 1º- É expressamente proibido a Central de Rádio-Táxi do município de São Paulo cadastrar carro de outro município.

Art. 16- Aos infratores, cooperativa, associações, empresa frota de táxis e empresas que preste serviço por meio de aplicativos aplicam-se multa de R\$ 50.000,00, no CNPJ por cada infração comprovada e bloqueio do CCM (Cadastro do Contribuinte Municipal) do infrator. Além de multa de R\$ 5.000,00 por veículo e apreensão.

§ 1º- Aos condutores infratores, pessoa física aplicam-se as penalidades, prevista na lei 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação de alteração, da lei 10.308, de 22 de abril de 1987.

§2º - Aos infratores reincidentes, aplicam-se multa em dobro na pessoa jurídica e pessoa física.

§3º- Os recursos previstos desta lei serão destinados à melhoria do atendimento, no setor de Transportes Individual de Passageiros, tecnologia ao fornecimento de documentos, e outros, que façam parte. Uma comissão de vereadores com o número mínimo de 3 (três) e, no máximo quatro (4), acompanhará arrecadação e destino dos recursos.

Art.17 - Nenhuma empresa de aplicativo de procedência nacional ou estrangeira pode prestar serviço remunerado no município de São Paulo, fazendo uso de carro particular, por menor que seja a cobrança, entre os passageiros, ou a prática de carona com divisão de valores.

§ 1º- Aos infratores, pessoa jurídica ou física aplicam-se as penalidades previstas no caput do artigo 16.

§2º-A correção dos valores estabelecida nesta lei será com base nos índices de inflação.

Art. 18- Fica autorizado o atendimento ao passageiro, quando o veículo "táxi" se deslocar de seu município de origem, comprovado, através de voucher, declaração da empresa e outros meios que comprovem que o passageiro seja residente no município de origem, de onde se deslocou o veículo.

Art. 19- Para o cumprimento desta lei, a fiscalização ficará a cargo da Secretaria Municipal dos Transportes, Departamento de Transportes Público (DTP), em parceria com a Guarda Civil Metropolitana e Polícia Militar.

Art. 20 - Fica assegurado ao taxista do município, de São Paulo, o atendimento ao passageiro, por meio de central de rádio, associações, cooperativa, empresa frotas de táxis, por sistema de internet, GPRS, acoplado ao taxímetro e aplicativo ou PDA, desde que sua base seja no município de São Paulo e suas atividades, dirigida e comprovado ao Transporte Público Individual de Passageiros.

§1º- O taxímetro, acoplado em GPRS deverá ter aprovação do INMETRO e ser aferido anualmente pelo IPEM (Instituto de Pesos e Medidas de São Paulo).

Art. 21 - A atividade de "taxista" só será exercida por profissionais habilitados, com Condutax, CNH, Carteira Nacional de Habilitação, nas categorias B,C, D ou E, com exercício de atividade remunerada.

Art. 22 - Fica autorizado ao condutor titular do alvará de estacionamento, colocar um segundo condutor, quando tiver cumprindo penalidade, sobre pontuação em sua CNH que impeça a renovação, problema de saúde, ou visão que impeça ao trabalho, ou cumprindo penalidade criminal, sem o direito a liberdade.

Art. 23- Fica autorizada a renovação do alvará com o CONDUTAX, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, que esteja cumprindo penalidade, desde que seu CONDUTAX esteja em validade ou até quando pendurar a penalidade do titular, ou vice-versa, cabendo a ele toda a responsabilidade, sobre multas e outras penalidades, previstas no Código Nacional de Trânsito Brasileiro CTB e fiscalização do Departamento de Transportes Público.

Parágrafo Único: No caso de impedimento, do segundo condutor, preposto ou co-proprietário, a família do titular de autorização pode indicar outro.

Art. 24 - Fica assegurado, ao poder público, na renovação do alvará, expedido pelo órgão autorizador, exigir a Certidão de Regularidade do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), comprovado através da última guia de recolhimento.

Parágrafo Único Os aposentados que continuarem na atividade, ficam isentos da exigência.

Art. 25 - Só será reconhecido pelo município, condutor autônomo, taxista auxiliar, taxista locatário, de pessoa física ou jurídica.

Art. 26 - Fica assegurado ao Departamento de Transportes Público (DTP), ou outro, que venha a ser criado, o reconhecimento de contrato entre as partes, de taxista titular de autorização, autônomo, auxiliar, ou locatário, que assegure seus direitos e responsabilidade por meios de contrato.

Art. 27- O condutor, deve atender o cliente com polidez e presteza, trajar-se adequadamente, manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene e manter em dia a documentação pessoal e do veículo, sendo proibido o taxista estar usando bermuda, camisa regata, boné, chinelo.

§1º- Aos infratores que desobedecerem o regulamento , aplicar-se-ão as penalidades previstas na Lei 7.329, com as alterações e introduções da Lei 10.308.

§2º- Os casos omissos, não previstos nesta lei, serão resolvidos, por decisão do Secretário Municipal de Transportes (SMT) ou diretor do Departamento de Transportes Público (DTP), ou pessoa por eles indicada.

Art. 28 - A autorização (alvará), por ser documento público, não poderá ser objeto de penhora ou leilão, mesmo que seja assegurado em contrato entre as partes como garantia de pagamento, do bem automóvel ou outros. Não deverá ser aceite pelo poder público, bloqueio mesmo que seja por decisão da justiça.

Art. 29 - Não é competência do poder Público Municipal, opinar, decidir, punir, julgar ou obrigar indenização, que reze em contrato ou qualquer divergência entre as partes.

Art. 30º - Fica suspensa a renovação da autorização, até que sejam cumpridos os pagamentos das taxas públicas, com cobrança de multas por atraso, conforme exigências, na Lei 7.329, até o prazo de caducidade da autorização.

Art. 31 - As Associações de rádio-táxi, Empresas, Sindicato, Cooperativas prestadoras de serviços com vínculo de representação na categoria, ficam asseguradas contratar professores de línguas estrangeiras, "inglês" e "Espanhol", ou firmarem convênios com escolas, para ministrar curso a seus associados, empregados, contratados ou parte interessada em suas dependências.

Parágrafo único - É dever do poder público, zelar e exigir o bom atendimento pelo taxista, ao usuário deste meio de transporte. Aplicam-se as penalidades, previstas em lei no que couber, aos infratores.

Art. 32 - Fica assegurado às JARIS (Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito), da Prefeitura do município de São Paulo, setor de Departamento de Transportes Público, ter no mínimo um ou mais representante de cada entidade, Associação, Cooperativa, Empresa e Sindicato, fazendo parte de cada JARI, para análise dos recursos de infração de trânsito, apresentados por entidades, individual, ou por terceiros.

§1º- As partes interessadas devem acompanhar o edital, da CET Companhia de Engenharia de Trânsito e solicitar o credenciamento de seus representantes.

§2º- Punição de qualquer natureza, deve contar com um ou mais representantes de Associações, Cooperativas, Empresas ou sindicato em defesa de seus associados ou não.

§3º- A defesa em reunião será assegurada, também, àqueles que não façam parte de quadro social de nenhuma associação, cooperativas empresas frotas de táxis.

Art. 33 - O representante de entidade, indicado pelo presidente deve ter no mínimo dois anos ativos na praça, sujeito aos testes de conhecimento, conforme exigência do edital da prefeitura ou da CET ou outro nome que venha a ser criado.

Parágrafo Único - A renovação dos participantes fica a cargo da diretoria de cada entidade, por meio de ofício dirigido ao setor, em conjunto com administração pública.

Art. 34. Ao taxista de qualquer categoria que fale Espanhol, Inglês ou outras línguas, fica assegurado que coloque em seu táxi, um selo adesivo com as bandeiras do Brasil e dos países das línguas faladas pelo taxista, em local de fácil visualização do passageiro.

Parágrafo Único - Os selos serão confeccionados pelos próprios taxistas ou entidades de classe, tendo sempre o Brasão da prefeitura da cidade de São Paulo.

Art. 35- A Categoria "Táxi Luxo" deve atender os hóspedes dos hotéis e flats cinco estrelas, com tarifa diferenciada, da categoria comum, conforme determinação do prefeito.

Art. 36- Do total geral da frota de táxi em circulação no município, 6% será destinada à categoria luxo. Ocorrendo demanda de usuário, fica a cargo do executivo municipal autorizar o aumento da quantidade.

Art. 37- Os veículos para a categoria disposta no art. 35 devem ser de luxo, podendo ser nas cores preta, ou azul ou prata, e devem estar equipados com maquinas de cartão de crédito e taxímetro. Os vidros laterais com películas escurecidas em até 100%, dianteiro 25%, e traseiro 28% de escurecimento.

Art. 38 - A categoria "Luxo" pode se organizar em cooperativa e associação para representar seus associados, junto às empresas, hotéis, flats, poder público e judiciário. Com ponto de apoio categoria luxo, criado pelo Departamento de Transportes Público, autorizando a qualquer carro desta categoria a parar.

Parágrafo Único - Todos os condutores desta categoria são obrigados a falarem as línguas Espanhol e Inglês, ter em, seus carros orientação ao usuário por vídeo GPS, sobre os pontos turísticos e eventos realizados na cidade.

Art. 39- As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementadas se necessárias.

Art. 40 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 41 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 17 de março de 2015. As Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/03/2015, p. 106

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha

Proc. Nº

01-287/15

Lei

Nº 11

PROJETO DE LEI 01-00105/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. § 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art.6º- Aos infratores, previsto no artigo 3º aplicam-se multas de R\$ 62.400,00 por CNPJ da empresa tomadora do serviço, por cada atendimento. Aplica-se o bloqueio do CCM

(Cadastro do Contribuinte no Município), assim como a apreensão do veículo e multa de R\$ 6.304,00, com bloqueio no licenciamento, junto ao DETRAN, até a quitação das multas, serviço de guincho e estadia do veículo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 27º - As novas autorizações de alvarás expedidas pela Prefeitura, serão aos motoristas autônomos, que estejam trabalhando como segundo condutor, preposto, co-

proprietário, em empresas (frota) de táxi, sempre à preferência àqueles que já estejam em atividade. Seguindo as exigências previstas na lei 7.329, de 11 de julho de 1969.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões.

São Paulo, 17 de março de 2015.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 25/03/2015, p. 74

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 76
Proc. Nº 01-232/15
Leonardo F. M. Bispo
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00257/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

Dispõe sobre procedimentos de sorteios de novas autorizações "alvarás" destinados ao setor de Transportes Individual de Passageiros, Táxi, categoria aluguel: Taxi Comum, Comum Rádio, Radio-Táxi Especial e Táxi Executivo providos de taxímetro, na base territorial do Município de São Paulo e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º- Dispõe sobre procedimentos de sorteios de novas autorizações "alvará", destinados ao setor de Transportes Individual de Passageiros "taxi", providos de taxímetro para as categorias: Comum, Comum Rádio, Taxi Especial e "Táxi Executivo" e vans na categoria Aluguel, na cidade de São Paulo.

Art. 2º- Os sorteios de novas "autorizações" alvarás serão divididos em proporções, entre autônomos e empresas de frotas de táxis, sendo 30%, do total destinada as frotas de táxi e 70% para a categoria autônomo, que esteja com seu registro em ordem na prefeitura.

§ 1º - Para participar dos sorteios, terão prioridade os interessados que estejam em atividade, nas empresas frotas de táxi, segundo condutor e coproprietário.

§ 2º- Os contemplados com o sorteio, por um período de cinco anos, não poderão transferir para outro, exceto em casos de morte ou invalidez, aplicando-se os procedimentos previstos na Lei 7.329 de 11 de julho de 1969.

Art. 3º - As Cooperativas de rádio-Táxi, Associações, Empresas (frotas de Táxi), na expedição de novas autorizações, entre todas, poderão ter em suas frotas até 2% do total de veículos "Vans", na categoria aluguel com capacidade máxima de até 15 passageiros, para o atendimento aos eventos, quando solicitado por empresas, agencias de turismo etc.

Art. 4º - Os veículos podem ser de propriedade do taxista autônomo, empresa de frota de táxi, ou em nome da cooperativa ou associação.

Art. 5º- Os veículos "Vans" devem ter tarifa por passageiro, a ser estabelecida por Decreto Municipal, por meios de reunião com os representantes de cada categoria, que tenham este tipo de veículo agregado em suas centrais de atendimento. Paragrafo único- O valor cobrado por passageiro será obrigatório estar em local visível, em moeda corrente ou US\$.

Art. 6º - Os veículos "Vans" não podem ser utilizados para o serviço de lotação no perímetro urbano, ou fora dele, exceto quando contratado por hotéis, flats, centros comerciais, jogos, agencias de turismos, agendado diretamente com as empresas organizadoras de eventos.

Art. 7º - " As centrais de rádio-táxi, podem fazer convênio com empresas "frota de táxi" que disponibilizem "van utilitá- rio" na categoria aluguel, e aprovado por portaria e vistoria do Departamento de Transportes Público (DTP).

Art. 8º- Os veículos, "Vans" com tarifa diferenciada, deverão estar equipados com máquina de cartão de crédito, que possa facilitar o usuário com maioria das bandeiras administradora de cartões de crédito, com acerto direto ao motorista ou com as centrais de atendimento (táxi).

Art. 9º - Das autorizações "alvarás" expedidas, 2% serão destinada a interessados portadores de deficiência física. Desde que tenha ou não condições de desempenhar o

Sistema de Transporte Público Individual de Passageiros (Táxi). Fazendo uso de carros adaptados ou não.

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

§2º- Os veículos podem ser no atendimento de transporte acessível com as devidas adaptações, e individual de passageiro, com a capacidade do atendimento determinado pelo fabricante. Sendo respeitado o espaço de adaptação, quando o veículo for conduzido pelo condutor portador de deficiência.

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

Art. 10- Aos infratores, previsto no art. 6º aplicam-se multas no valor de R\$ 15.760,00 (quinze mil setecentos e sessenta reais) no CNPJ da pessoa jurídica, bem como apreensão do veículo e multa de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais). A atividade só será retomada após os pagamentos dos tributos.

§1º - Nos casos de reincidência aplica-se multa em dobro para pessoa jurídica ou física. Período de cinco anos.

§2º - A correção dos valores previstos nesta lei, será reajustada anualmente com base no IGP-M - índice Geral de Preços-Mercado.

Art. 11 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.

Art. 12 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação. Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Paulo, 22 de maio de 2015.

Sala das Sessões. Às Comissões competentes.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2015, p. 74

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

77
ilha
oc. Nº 81-287/V.S
onardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

RETIFICAÇÕES DA SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO - SGP.4

- No Diário Oficial da Cidade de São Paulo de 29 de maio de 2015, à página 123, 1ª coluna, leia-se como segue e não como constou:

PROJETO DE LEI 01-00263/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre a obrigatoriedade dos estabelecimentos comerciais de disponibilizar vagas para a instalação de pontos de táxis, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Os estabelecimentos comerciais, hotéis, flats, shoppings, supermercados, hipermercados e similares, mesmo em áreas privadas, deverão manter 03 (três) vagas ou mais para o Sistema Público Individual de Passageiros (táxi) dentro de suas dependências, nas categorias : "Táxi Comum", "Comum Rádio" "Rádio Táxi Especial", para o atendimento de seus clientes, sem ônus para os taxistas e prefeitura.

Art. 2º A disponibilização de vagas será de acordo com a capacidade de rotatividade de seus clientes. Os taxistas podem usar sistema de chamado, por meios de rádio, com veículos disponíveis nas imediações, sobre regulamentação da prefeitura, através do Departamento de Transporte Público (DTP).

Art. 3º O ônus com a compra de equipamentos de chamadas, organização e sinalização de solo, ou outros meios de comunicação, serão custeados pelos permissionários, (taxistas), seguindo os padrões de autorização da prefeitura.

"Art. 4º Fica vedado o uso de carros particulares na atividade remunerada de transporte individual de passageiros.

Art.5º O descumprimento desta lei por parte dos estabelecimentos comerciais aplica-se a multa no CNPJ da empresa no valor de R\$ 15.760,00 (quinze mil setecentos e sessenta reais), em caso de reincidência o dobro.

Art. 6º Aos infratores pessoas físicas aplica-se a multa prevista em Lei Municipal de transporte irregular de passageiros, com aplicação da multa e apreensão do veículo.

§ 1º nos casos de reincidência aplica-se a multa em dobro.

Art. 7º Considera-se período de reincidência para efeitos desta lei, 05 (cinco) anos da data da primeira infração.

Art. 8º O ponto de (táxi) em área privada deve eleger dois ou mais permissionários coordenadores, junto aos participantes, com duração de dois anos para organizar o serviço, zelar pelo bom atendimento ao usuário, representar no setor administrativo da empresa, público e jurídico quando necessário.

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

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

Art. 9º Tendo demanda de usuário nos estabelecimentos previsto no art.1º, o coordenador pode solicitar a prefeitura a inclusão de novos permissionários, por meios de sorteios ou abaixo assinado com a maioria dos permissionários.

Paragrafo único- A correção prevista nesta lei, será reajustada anualmente com base no IGP-M- Índice Geral de Preços- Mercado.

Art. 10 - A arrecadação prevista nesta lei será destinada para o setor de saúde, educação, melhoria do setor de Transporte Público Individual de Passageiros taxi, atendimento e tecnologia.

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

Art. 11 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessárias.

Art. 12 - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 30/05/2015, p. 134

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa 16h27
Em 05/08/15 às RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Eduardo Tuma

11 08 2015
[Signature]

RECEBIDO EM 05/08/15
FOR
SAÍDA: 14/8/15 13
Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue em, juntados nesta data
Documento
Folha de nº -78- PL 0263/2015 25/08/15



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

78

do processo nº

287

de 20

15

25/08

15

(a)

Lm

Livia Salomão Nonusira
Técnico Administrativo

RF: 11.274

RECEBIMOS A PROMISSÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SETER DO PROCESSO LEGISLATIVO

Em 25/08/15 AS 18

por *Livia*

em 19 de 17 " *Al*

02 SET 2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

20º GABINETE DE VEREADOR RODOLFO DESPACHANTE

Folha nº 79 do
Processo nº 01-287/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

RDS

1296/2015

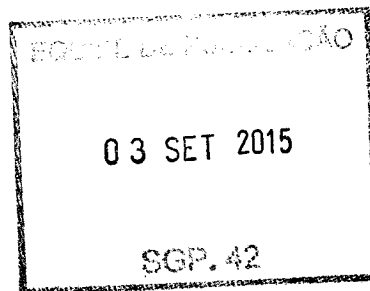
Requeiro a Vossa Excelência a Coautoria no Projeto de Lei n. 287/2015, de autoria do Vereador Salomão Pereira, que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxi em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no município de São Paulo e dá outras providências.

Nestes Termos,
P. deferimento

Rodolfo Despachante
Vereador

De acordo,

Salomão Pereira
Vereador



CMSP - SEP. 22 - 01/09/2015 - 15:49 - 001246 - 1/1

À Comissão de:

Justiça

18/09/2015

RECEBIDO
18/09/2015
10.335

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 09/09/15 às 12h44
RF 11.197

CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Segue m. h. 5. Nesta data documento(s)
e papel de 5 folhas(s)
nº 80 a 82 03/11/15
Paulo V. 11.335



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 80 do Proc.

Nº 01-287 de 20 15

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.10

PAR

pl0287-15

1945/2015

PARECER IN DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0287/15.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Salomão Pereira, que visa instituir a obrigatoriedade dos estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centros de convenções e assemelhados, a disponibilizarem um espaço para instalação de ponto de táxi, gratuitamente, providenciando baia quando necessário.

Segundo a propositura, os estabelecimentos comerciais estarão sujeitos à multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) pelo descumprimento da norma, dobrada em caso de reincidência.

Nos termos do substitutivo ao final proposto, o projeto merece prosseguir.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que segundo Hely Lopes Meirelles é "o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação" (In, "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318).

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis 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, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363:

"A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de 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 das 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." (grifo nosso)

RELCOM

2094/2015

Não há dúvida de que a matéria constante da presente proposta é de competência municipal, uma vez que visa proporcionar uma nova forma de transporte de passageiros através da maior utilização de taxis em locais de grande concentração de pessoas, a fim de diminuir os longos engarrafamentos e, conseqüentemente, o tempo de deslocamento entre os mais variados destinos no âmbito da cidade de São Paulo.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0287-15

Folha nº 81 do Proc.
Nº 01-287 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.1

Neste sentido, 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 e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de 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 no 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) (grifo nosso)

Deve ser apresentado substitutivo, no entanto, a fim de adequar a redação do projeto à técnica exigida pela Lei Complementar Federal n. 95/98.

Para ser aprovado, o projeto depende de voto da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, na forma do substitutivo que segue, somos pela **LEGALIDADE**.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0287/15.

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados localizados no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Ficam obrigados os estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centros de convenções e assemelhados, a disponibilizarem espaço para instalação de ponto de táxi, gratuitamente, providenciando baia quando necessário, ficando a critério público sua identificação e sinalização.

§ 1º O ponto de táxi ficará dentro do espaço do estabelecimento, em local visível, próximo às portas de saídas dos frequentadores e clientes, e com acesso para a via pública.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0287-15

Folha nº 82 do Proc.

Nº 01287 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP. 12

§ 2º Os gastos com aparelhos eletrônicos para o atendimento aos clientes são de responsabilidade dos permissionários.

Art. 2º Não poderá ser cobrado nenhum valor pela utilização dos espaços pelos motoristas de táxis, decorrente da aplicação desta lei.

Art. 3º Os estabelecimentos já existentes, os que estão em fase de construção e os que vierem a ser construídos deverão se adaptar às disposições desta lei.

Art. 4º Ficará a critério dos órgãos competentes a definição do número de vagas a serem criadas de acordo com as peculiaridades de cada local.

Art. 5º Os estabelecimentos infratores desta lei estarão sujeitos à multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), aplicando-se o dobro na reincidência.

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

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

Art. 7º As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 28/10/15

ARI FRIEDENBACH

ALFREDO PINTO

CONTE LOPES

X EDUARDO TUMA

RICARDO TEIXEIRA

ARSELINO TATTO

DAVID SOARES

GEORGE HATO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30 / 10 / 2015
Pág. 132 Col. 12
Conferido _____

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

A Comissão de URB

Em 09/11/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

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

10 NOV. 2015

Secretário

RF

Aparecido Ferreira
Assessor de Parlamentar
RF 101.075

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

NELO RODOLFO

Recebi da Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente.

Em 01/12/2015

Obs: o prazo para manifestação é de 7 dias, nos termos do § 3º,
artigo 63 do R.I.

Segue ☒ juntado ☒ , na data documento(s)
e papel de informação rubricado ☒ sob folha(s)
nº 83/89 Em 11/03/16

Aparecido Ferreira
RF. 101.075 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 8483 do 12

Processo nº 01-287/15

Aparecido Ferreira
RF. 101.073-9GP-12

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Conforme deliberação desta Comissão, solicito a V. Ex^a que encaminhe ao Executivo pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 287/15**, que *dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no Município de São Paulo e dá outras providências*, de autoria dos nobres Vereadores Salomão Pereira e Rodolfo Despachante.

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão no supracitado projeto de lei, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia da folha deste pedido e do projeto de lei.


Vereador Gilson Barreto

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de
Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do
artigo 46 do inciso VIII do Regimento Interno


Vereador Antonio Donato

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

CÓPIA

São Paulo, 08 de fevereiro de 2016.

Ofício SGP.12
068/2016,

Folha nº 8584 do 12

Processo nº 01-287/15

Senhor Prefeito,

Aparecido F. [assinatura]
RF. 101.075 SGP-12

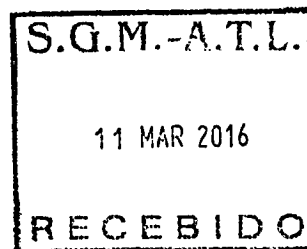
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 287/15**, de autoria dos Vereadores Salomão Pereira e Rodolfo Despachante, que "DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE DISPONIBILIDADE DE PONTOS DE TÁXIS EM ESTÁDIOS E ARENAS DE FUTEBOL, CENTROS E PAVILHÕES DE EXPOSIÇÕES, CENTRO DE CONVENÇÕES E ASSEMELHADOS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

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


Antonio Donato
Presidente

Anexo: Cópia do requerimento.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Albertina Floriano de Souza
RF: 793.092.5
SGM/ATL 

Segue 1 Juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado 5 sob folha(s)
n° 85 A 10 Em 09/08/2016
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF, 101.204 - SGP-12



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 08 de AGOSTO de 2016.

Folha nº 85 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.

RE 101.204 - SGP-12

DOCREC
668/2016

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 382/16-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 68/2016

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, encaminho a essa Presidência cópia das manifestações exaradas pelas Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano, de Transportes e de Licenciamento acerca do Projeto de Lei nº 287/15, de autoria dos Vereadores Salomão Pereira e Rodolfo Despachante, que visa obrigar estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centros de convenções e assemelhados, em funcionamento ou que venham a ser construídos, a disponibilizarem, dentro do espaço ocupado pelo estabelecimento, local para a instalação gratuita de ponto de táxi.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

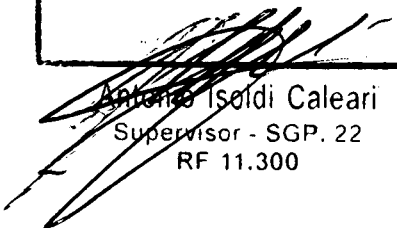
Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

A Comissão de:
URB
09, 08, 16


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

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

09 AGO. 2016

Secretário

RF


Aparício de F. Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

CÓPIA



Folha nº 86 de

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha de Informação n.º 14

em 01/04/16 (a) Eliane Ferrara
SMDU/DEUSO

Do Processo 2016-0.061.376-0

INTERESSADO : SGM/ATL

ASSUNTO : Projeto de Lei nº 287/15, de autoria do Legislativo

INFORMAÇÃO Nº 0283/2016/SMDU/DEUSO

DEUSO

Sr. Diretor,

Trata o presente de solicitação por parte da Secretaria do Governo Municipal – SGM quanto à manifestação conclusiva sobre os termos do Projeto de Lei nº 287/15 que “Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no município de São Paulo e dá outras providências”.

O atual Projeto de Lei 287/15 tem o mérito de colocar em voga a questão do transporte e acesso as áreas de grandes eventos.

No que cabe às atribuições deste DEUSO, informamos que a maioria das áreas aqui propostas para esta obrigatoriedade estão grafadas como ZOE – Zona de Ocupação Especial na Lei 16.402/16 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo / Nova LPUOS. Nesse sentido, por ser uma zona que terá parâmetros definidos caso a caso, conforme estipulado nos §1 e 2 do art. 15¹ da referida lei, não vemos óbices no prosseguimento do presente PL.

Apesar de entendermos que a instalação de pontos de taxis não é de competência deste Departamento, temos o receio quanto à obrigatoriedade deste serviço, tendo em vista a possibilidade de regulamentação de outras formas similares ao transporte de taxi e somando-se a isso o fato ser considerado um transporte individual de tarifa comparativamente alta em relação aos transportes de alta e média capacidade, o que iria, em tese na contra mão de uma das diretrizes do Plano Diretor Estratégico – PDE, Lei 16.050/14, que é a de racionalizar o uso de automóvel². Por esse motivo, sugerimos a

¹ Lei 16.402/16: Art. 15. As Zonas de Ocupação Especial (ZOE) são porções do território que, por suas características específicas, necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo.

§ 1º Os perímetros de ZOE terão parâmetros específicos de parcelamento, uso e ocupação do solo adequados às suas especificidades e definidos por Projeto de Intervenção Urbana, aprovado por decreto, observados os coeficientes de aproveitamento estabelecidos por macroárea conforme Quadro 2A da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – PDE.

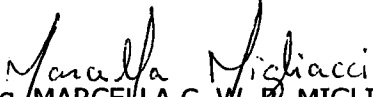
§ 2º Até que sejam regulamentados os projetos previstos no parágrafo anterior, os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo serão definidos pela CTLU, observados os coeficientes de aproveitamento estabelecidos por macroárea conforme Quadro 2A da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – PDE.

² Lei 16.050/14: Art 7º A política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

consulta e manifestação ao presente PL da Secretária Municipal de Transportes – SMT e/ou a CET, s.m.j.

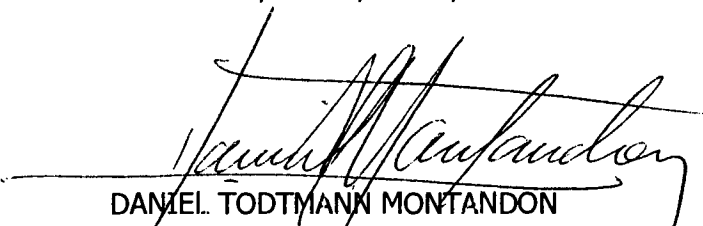
Nada mais havendo a acrescentar, sugerimos o encaminhamento, com a urgência que o caso requer, para SMDU/Gabinete para prosseguimento.

São Paulo, 01 de abril de 2016.


Geóg. MARCELLA C. W. B. MIGLIACCI
Diretora da Divisão de Normatização do Uso do Solo
DEUSO/SMDU

De acordo. Encaminhe-se a SMDU/Gabinete para prosseguimento com a urgência necessária.

São Paulo, 01 / 04 / 2016.


DANIEL TODTMANN MONTANDON
Departamento do Uso do Solo
Diretor

SMDU/GABINETE
Entrada 04/04/16
Horário: 12:50
Nome: Pascale

(...)

IV – expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;

(...)

Segue fls.

15

em

06/04/16

(a)


Pamela Borges Silva
CPF: 794.795.0

CÓPIA



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
DESENVOLVIMENTO
URBANO

Folha nº 87 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha de informação nº 15

Do Processo nº 2016-0.061.376-0

Em 06 / 03 / 2016

Imela Borges Silva
RF: 794.795.9

INTERESSADO: Secretaria do Governo Municipal

ASSUNTO: Projeto de Lei 287/15, de autoria do Legislativo

Informação nº 566/2016/SMDU-G

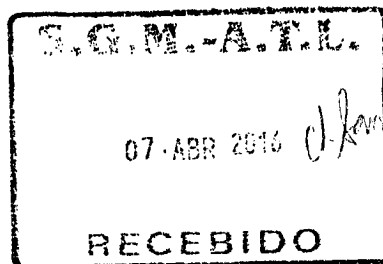
SGM-ATL

Senhora Assessora Especial

Restituímos o presente com as informações prestadas pelo Departamento de
Uso e Ocupação do Solo – SMDU-DEUSO, sugerindo ainda s.m.j consulta à SMT e/ou CET.

PRISCILA SPÉCIE
CHEFE DE GABINETE
SMDU

I-566/16
/pb



CÓPIA



Folha nº 88 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha de Informação n.º 19

Do Processo 2016-0.061.376-0

em 26/04/16 (a) Eliane Ferrara

INTERESSADO : SGM/ATL

ASSUNTO : Projeto de Lei nº 287/15, de autoria do Legislativo

Eliane Ferrara
SMDU/DEUSO

INFORMAÇÃO Nº 0360/2016/SMDU/DEUSO

DEUSO

Sr. Diretor,

O presente retorna a este departamento com o questionamento de SGM/ATL quanto à possibilidade de nas áreas de ZOE "o Projeto de Lei, (...), trazer regra única e genérica para todos os locais elencados em seu artigo 1º, obrigando inclusive os estabelecimentos já existentes a se adequarem às suas disposições?" (fls 16).

Esclarecemos que não vemos óbices ao prosseguimento do presente PL, pois 'pontos de taxis' trata-se de um serviço prestado a população e não de matéria abrangida pela disciplina de uso e ocupação do solo, o que nesse contexto, a obrigatoriedade posta pelo PL 287/15, não traz prejuízo a ZOE.

No entanto, mantemos a ressalva e a sugestão da informação nº 0283/2016/SMDU/DEUSO (fls 14 e 14v), de que a matéria deve ser apreciada pela SMT e/ou CET, até por que essas áreas são consideradas Polos Geradores de Trafego -PGT, requerendo diretrizes específicas para o regramento de trânsito e não do uso e ocupação do solo.

Nada mais havendo a acrescentar, sugerimos o encaminhamento, atentando-se ao prazo solicitado, para SMDU/Gabinete para prosseguimento.

São Paulo, 26 de abril de 2016.


Geóg. MARCELLA C. W. R. MIGLIACCI
Diretora da Divisão de Normatização do Uso do Solo
DEUSO/SMDU

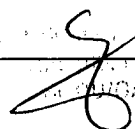
De acordo. Encaminhe-se a SMDU/Gabinete para prosseguimento.

São Paulo, 28/04/2016.


DANIEL TODTMANN MONTANDON
Departamento do Uso do Solo
Diretor

SMDU/GABINETE
Entrada 08/4/16
Horário: 15:30
Nome: Busato

Segue fls. 20 em 02/05/16 (a)


S
SMDU/GAB

**ASSESSORIA JURÍDICA**Processo nº 287/15
Inamar Alves de Sousa Jr.
F. 101.204 - SGP-12

Do Processo nº 2016-0.061.376-0

Folha de Informação nº 24

Em 03. / 05 / 2016 (a)
Luci Neves Soares
RF: 592.016-7
SMDU**CÓPIA**

INTERESSADO: Secretaria do Governo Municipal – Assessoria Técnico-Legislativa
ASSUNTO: PL nº 287/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxi em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, convenções e assemelhados. Pedido de subsídios.

INFORMAÇÃO Nº 224/2016/SMDU.AJ**SMDU.G****Senhora Chefe de Gabinete**

A Assessoria Técnico-Legislativa da Secretaria do Governo solicita nova manifestação desta Secretaria, no âmbito de suas atribuições legais, sobre o projeto de Lei nº 287/2015, de autoria do Legislativo, especialmente sobre a remissão feita na análise precedente do DEUSO, ao artigo 15 da Lei nº 16.402/16, que versa sobre a zona de uso "ZOE" (fls. 14).

A ATL questiona a adequação da previsão do PL de uma regra única e genérica para todos os locais visados (estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, convenções e assemelhados), inclusive os já implantados (existentes), tendo em vista que estes geralmente se enquadram como Zonas de Ocupação Especial - ZOE, e como tais, são sujeitos a parâmetros urbanísticos específicos definidos pelo Executivo caso a caso.

A questão foi objeto da análise do Departamento do Uso do Solo - DEUSO, nos termos de sua Informação nº 360/2016 à fl. 19, no sentido de não se vislumbrar óbice à propositura, por entender que a exigência de pontos de táxi em tais locais não é parâmetro urbanístico regulado pelo zoneamento, não interferindo

com a regulamentação da ZOE. Manteve, no entanto, a sugestão da oitiva da SMT e CET, quanto à interferência com as diretrizes específicas do regramento do trânsito, pela competência.

Tendo o Gabinete determinado a análise por esta Assessoria permitimo-nos apenas acrescentar que o PL em foco tem precedente, ou pelo menos, guarda alguma semelhança com o objeto disciplinado pela Lei Municipal nº 12.823/99, regulamentada pelo Decreto nº 39.708/2000, que obriga estabelecimentos comerciais do tipo "supermercado, hipermercado, "shopping center", centro comercial ou assemelhados" a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias de acesso, quando necessário.

O Código de Obras e Edificações (Lei nº 11.228/92), por sua vez, disciplina exigências construtivas pertinentes a "condições construtivas especiais relativas ao estacionamento, acesso e circulação interna ao lote", no seu Anexo 1, item 13.

Por fim, cabe salientar a observação do DEUSO, sob o prisma do interesse público, quanto ao novo PDE determinar, como diretriz da Política de Desenvolvimento Urbano, a priorização do transporte público coletivo, sobre o privado ou individual.

É o que submetemos à consideração do Gabinete para envio de resposta à SGM-ATL.

São Paulo, 03 de maio de 2016.


HELOISA TOOP SENA REBOUÇAS

Chefe da Assessoria Jurídica

OAB/SP nº. 110.310

SMDU/AJ

Segue fls. 22 em 04/05/16

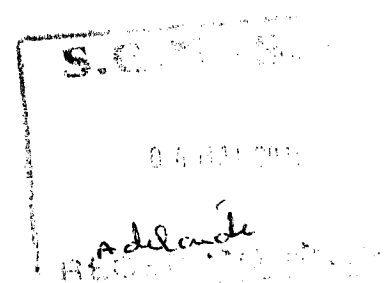
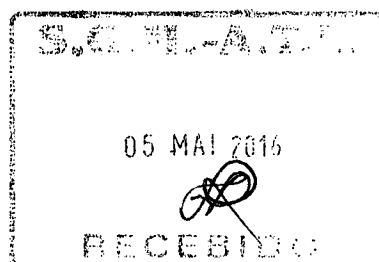
(a) Gen.  S. S. Fernandes
9.611-2
SMDU/GAB

**ASSESSORIA JURÍDICA**Processo nº 287/15
Inamar Alves de Sousa Jr.
RP: 161.204 - SGP-12
[Handwritten signature]

Do Processo nº 2016-0.061.376-0

Folha de Informação nº 22Em 04 / 05 / 2016 (a) *[Handwritten signature]***CÓPIA****INTERESSADO:** Secretaria do Governo Municipal – Assessoria Técnico-Legislativa**ASSUNTO:** PL nº 287/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxi em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, convenções e assemelhados. Pedido de subsídios.**SGM-ATL****Senhora Assessora Especial**

Em atendimento à solicitação de fl. 16, especialmente sobre a remissão feita na análise precedente do DEUSO, ao artigo 15 da Lei nº 16.402/16, que versa sobre a zona de uso "ZOE" (fls. 14), procedemos à devolução, nos termos da instrução realizada.

São Paulo, 4 de maio de 2016.*[Handwritten signature]*
PRISCILA SPÉCIE
Chefe de Gabinete
SMDU/G

Estádios

Arena Corinthians

Ponto	Endereço
1444	Metrô Itaquera

Arena Palmeiras

Ponto	Endereço
1201	Rua Turiassú
2688	Rua Turiassú
2191	Rua Raul Pompéia
2744	Rua Barão do Bananal

Estádio do Morumbi

Não há demanda para Ponto Privativo de Táxi

Estádio do Pacaembu

Ponto	Endereço
2114	Praça Charles Miller

Centro de Convenções

Pavilhão de Exposições do Anhembi

Ponto	Endereço
1543	Rua Prof.º Milton Rodrigues
01.04.007-3 (Comum Livre)	Rua Prof.º Milton Rodrigues
01.04.502-5 (Comum Rádio)	Rua Prof.º Milton Rodrigues
01.04.004-9 (Especial)	Rua Prof.º Milton Rodrigues

Expo Center Transamérica

Ponto	Endereço
1172	Av. Dr. Mário Villas Boas Rodrigues

Market Place

Ponto	Endereço
846	Av. Roque Petroni Junior - Shop. Morumbi
2053	Av. Dr. Chucri Zaidan
2354	Rua Baltazar Fernandes
3058	Rua Miguel Sutil *

* Criado em 05/04/2016

CÓPIA

Folha de informação nº 28 

Do Processo Administrativo nº 2016.0.061.376-0 em...../...../..... (a)/...../.....
Pront. 123.456-1

Interessado

Secretaria do Governo Municipal – Assessoria Técnico Legislativa – Dra. June Alberici de Mello

Assunto

Solicita à SMT, pronunciamento conclusivo sobre o Projeto de Lei nº 287/15 de autoria dos Vereadores Salomão Pereira (PSDB) e Rodolfo Pereira (PHSD).

DTP.GAB

Sr. Diretor

Roberto Brederode Sihler

Em atendimento à V. solicitação, esta Assessoria ouvidos os órgãos técnicos tem a dizer o que segue:

Trata-se de expediente administrativo de autoria da Assessoria Técnico Legislativa – Secretaria do Governo Municipal – solicitando a esta pasta, pronunciamento sobre o Projeto de Lei nº 287/2015, de autoria de vereadores acima referendados.

Projeto de Lei que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de taxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no Município de São Paulo.

Projeto de Lei apresentando justificativa em fatos ocorridos após o término de um evento, ou uma partida de futebol, os usuários ficam em fila na busca de taxis. Traz como exemplo fato recente em que torcedores e funcionários ficaram sem metrô para voltarem para casa depois de um jogo do Corinthians em Itaquera e que ocorre o mesmo problema os Estádios do Palmeiras e São Paulo.

A implantação de pontos de taxi nesses locais garantirá aos frequentadores e funcionários um meio de transporte de fácil acesso. Folha nº 93 do

Processo nº 287/15

Para a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação participativa o projeto merece prosseguir, uma vez que a Constituição atribui ao Município competência para ordenar trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I). Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12 *fin*

É o relatório

Passo à manifestação.

Embora reconhecido o mérito da propositura dos nobres vereadores, haja vista que o intuito é a melhoria de transporte daqueles que saem dos estádios ou dos eventos, *data vênia*, a medida não reúne os requisitos para prosperar, smj, conforme demonstrado a seguir.

Referido projeto de lei é inconstitucional, pois estabelece em seu artigo 1º que:

Art. 1º - Ficam obrigados todos os estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados a disponibilizarem de um espaço para instalação de um ponto de táxi, gratuitamente, providenciando baia quando necessário, ficando a critério público sua identificação e sinalização.

§1º - O ponto de taxi ficará dentro do espaço de estabelecimento, em local visível, próximo às portas de saídas dos frequentadores e clientes e com acesso à via pública.

Esse projeto de lei viola a competência privativa da União para legislar sobre direito civil (art. 22, I, da CF de 88), além de apresentar vício de iniciativa e afrontar o princípio da separação de poderes, posição amparada em precedentes do Supremo Tribunal.

A obrigatoriedade dos estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados a disponibilizarem espaço para instalação de um ponto de táxi, gratuitamente, se insere na competência legislativa privativa da União – Direito Civil e Comercial – criando empecilhos ao gozo do direito de propriedade (art. 5, XXII, da Constituição), cerceando também a liberdade econômica garantida pela Constituição da República (art. 170).

CÓPIA

- fl. 30 -
Arônica P. de Almeida
Pront. 128.447-1

Folha nº 94 do

A competência legislativa, em nosso sistema constitucional, é definida pelo critério da 287/15
predominância do interesse.

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12 *ha*

É a clássica lição de José Afonso da Silva, para quem "o princípio geral que norteia a repartição de competência entre as entidades componentes do Estado Federal é o da predominância do interesse, segundo o qual à União caberão àquelas matérias e questões de predominante interesse geral, nacional, ao passo que aos Estados tocarão as matérias e assuntos de predominante interesse regional, e aos Municípios concernem os assuntos de interesse local (...)" (Curso de direito constitucional positivo, 28ª ed., São Paulo, Malheiros, 2007, p.478).

Os Municípios, ao se organizarem, devem atender os princípios da Constituição Federal e não podem editar lei municipal fora dos parâmetros de sua competência legislativa, invadindo a esfera de competência legislativa da união em desobediência ao princípio federativo.

Obrigar que proprietários de estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados disponibilizarem espaço para instalação de um ponto de táxi, gratuitamente, além de se inserir na competência privativa da União, fere um dos princípios básicos da ordem econômica, qual seja a propriedade privada, garantia constitucional estabelecida em seus artigos 5º e 170.

Essa obrigatoriedade de disponibilizar espaço, gratuitamente em propriedade privada cerceia direito dos proprietários de obter renda de sua propriedade.

No mais, há uma lei municipal, similar, em vigor, Lei nº 12.823.07 de abril de 1999 sobre a questão, preliminarmente levantada pela SMDU e em todos os Estádios, Centros de Convenção e pavilhões já existem pontos de taxis nas imediações conforme quadro anexo.

CÓPIA

Desta maneira, "*data vênia*", o projeto em epígrafe não possui os requisitos necessários para prosperar, motivo pelo qual opinamos pelo seu **veto total**.

É o parecer, smj.

24 de maio de 2016


ROSA MARIA CORRÊA

ASSESSORA JURÍDICA CHEFE
OAB/SP 64.471

Folha nº 95 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12


Do Processo 2016-0.061.376-0 /

em 24/05/2016 (a)
Pront. 123.447-1

Interessado

Secretaria do Governo Municipal – Assessoria Técnico Legislativa – Dra. June Alberici de Mello.

Assunto

Solicita à SMT, pronunciamento conclusivo sobre o Projeto de Lei nº 287/15 de autoria dos Vereadores Salomão Pereira (PSDB) e Rodolfo Pereira (PHSD).

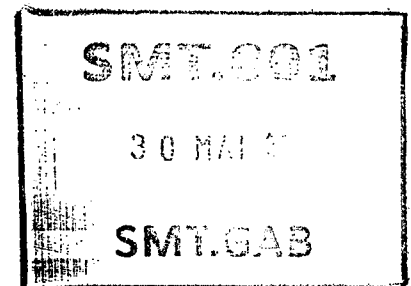
SMT.CH.GAB

Senhor Chefe de Gabinete

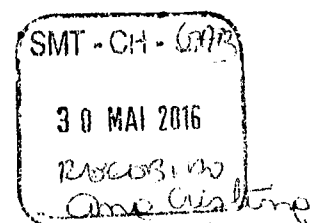
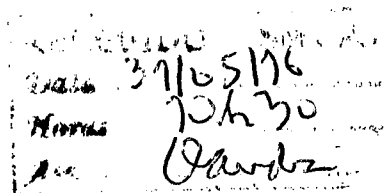
Atendendo a Vossa determinação, segue o parecer da Assessoria Jurídica, cujas razões adotamos com manifestação contrária deste Departamento ao Projeto de Lei de número 287/15 dos nobres Vereadores.

24 de maio de 2016.


ROBERTO BREDERODE SIHLER
Departamento de Transportes Públicos
Diretor



RBS/RMC/vpa



PA nº 2016-0.061.376-0

em 02/06/2016 (a)

INTERESSADO: Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL.

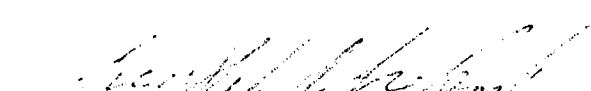
ASSUNTO: Projeto de Lei nº 287/15, de autoria dos Vereadores Salomão Pereira e Rodolfo Despachante que "Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de taxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados, no Município de São Paulo". – pedido de subsídios.

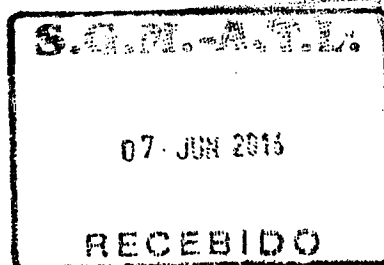
SGM/ATL - Chefia
Sra. Assessora Especial,

Ante as manifestações do Departamento de Transportes Públicos - DTP - e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 287/15.

Atenciosamente,

São Paulo, 02 de Junho de 2016.


LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete – SMT





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

Folha nº 98 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha de informação nº 30
Processo nº 2016-0.061.376-0

CÓPIA

Em 21/06/16 (a) LUZIA GUARDARINE DE MELLO
Encarregada de Equipe
SEL/SEC

AUTOS: Processo nº 2016-0.061.376-0
INTERESSADO: SECRETARIA DE GOVERNO MUNICIPAL - SGM-ATL
ASSUNTO: Projeto de Lei nº 287/15

MANIFESTAÇÃO nº 361/CEUSO/2016

SEC/CEUSO

Sr. Secretário Executivo,

SGM/ATL à fl. 35 solicita manifestação conclusiva sobre os termos do Projeto de Lei nº 287/15, de autoria do Legislativo, questionando ainda *"se é adequado, sob o aspecto construtivo, obrigar os locais que especifica a disponibilizarem área reservada para pontos de táxi no interior das respectivas edificações, impondo tal ônus àqueles já em funcionamento que deverão, portanto, adaptar suas edificações, ou se tal medida é matéria a ser contemplada no Código de Obras e Edificações."*

O Projeto de Lei nº 287/15, propõe a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições, centro de convenções e assemelhados localizados na cidade.

Para justificar tal propositura o legislativo à fl. 05, reporta-se ao crescente número de atividades relacionadas a eventos como partidas de futebol, exposições, shows e afins que acontecem na cidade e a necessidade de atender o deslocamento do público participante. Colocando que *"muitas vezes após o termino de um evento, ou de uma partida de futebol, os usuários formam filas na busca de táxis, com essa iniciativa haverá maior disponibilidade de carros para atendimento deste público."*, com o entendimento de que *"a instalação dos pontos de Táxi nas dependências desses locais, servirá como meio de transporte confiável e seguro para atender os usuários."*

Com o relatado, temos as seguintes ponderações:

- I. Compartilhamos do entendimento de DEUSO/SMDU, com relação ao enquadramento dessas áreas em Zona de Ocupação Especial, tratadas com legislação específica, com parâmetros definidos caso a caso, nos termos da Lei nº 16.402/16 de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

Folha nº 99 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Folha de informação nº 39
Processo nº 2016-0.061.376-0

CÓPIA

Em 21/06/16 (a) LUZIA GUARDARINE DE MELLO
Encarregada de Equipe
SEL / SEC

- II. Com relação ao COE, que atualmente encontra-se em fase final de revisão através do PL nº 466/15, esclarecemos que o assunto é pertinente a LPUOS e suas diretrizes;
- III. No art. 3º do PL, que trata dos estabelecimentos já existentes ou em fase de construção, ressaltamos o inciso XXXVI do art. 5º da Constituição Brasileira - "*a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada*";
- IV. Cabe ainda, que não há dimensionamento do porte dos estabelecimentos ou dos espaços previstos para as áreas ora propostas, sendo que a referência "o ponto de táxi ficará dentro do espaço do estabelecimento próximo as portas de saídas" enseja interpretações das mais diversas.

Entendemos que tal propositura evidencia o uso do transporte individual, e que as diretrizes do PDE para o desenvolvimento da cidade estão direcionadas para a valorização do transporte público coletivo sobre o privado e individual, observando o direito de acesso e o de ir e vir a todos os munícipes, além de diminuir o tráfego e volume de veículos.

São as considerações que submetemos a apreciação de V.Sa., sugerindo o veto total a presente propositura, para oportuno encaminhamento à Assessoria Técnica de SEL-G.

21 / junho / 2016


ANA AUGÉ

Arquiteta - SEC/CEUSO



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

Folha nº 100 do

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

CÓPIA

Folha de informação nº 40
Processo nº 2016-0.061.376-0

Em 30/06/16 (a)

MP
LUZIA GUARDABUONI DE MELLO
Encarregada de Equipe
SEL/SEC

AUTOS: Processo nº 2016-0.061.376-0
INTERESSADO: SECRETARIA DE GOVERNO MUNICIPAL
SGM-ATL
ASSUNTO: Projeto de Lei nº 287/15

INFORMAÇÃO/SEC/171/2016

SEL-G

Sr(a). Assessor(a)

À vista da Manifestação nº 361/CEUSO/2016, à
cota retro, encaminhamos o presente para as providências
cabíveis.

30 / Junho / 2016

[Assinatura]
PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
Secretário Executivo
Portaria nº 004/SEL-G/2016
SEL/SEC

/psb



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO**

Folha nº 101 de

Processo nº 287/15

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 - SGP-12

CÓPIA

Fls. de informação nº 47

Do processo nº 2016-0.061.376-0

em 06/07/16 (a).....

Rogério da Silva Maciel
AGPP
SEL

Interessado: Câmara Municipal De São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 287/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilidade de pontos de táxis em estádios e arenas de futebol, centros e pavilhões de exposições e assemelhados, no Município de São Paulo. Pedido de subsídios.

INFORMAÇÃO Nº 1764/SEL-G/2016

SGM/ATL

Senhora Assessora Chefe

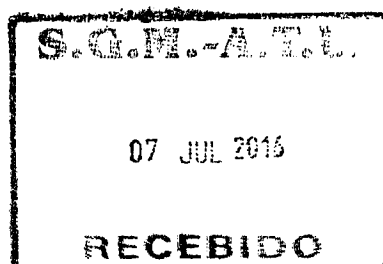
Em atenção à solicitação de folhas 35, encaminho a manifestação da Comissão de Edificações e Uso do Solo - CEUSO, através da Secretaria Executiva dos Órgãos Colegiados – SEC, às fls. 38/40, propondo o veto integral à propositura.

06/julho/2016

MIGUEL BIAZZO NETO

Secretário Municipal de Licenciamento Substituto

RBAP



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

São Paulo, 03 / 01 / 2017

Nome Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. RF. 101.204 - SGP-12 SGP-12 *jun*

112 195

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO	
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Processo encerrado em <u>201</u>	folhas.
Arquivado em <u>21/1/17</u>	
<i>LM</i>	

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