



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2
SPLegis

PROJETO DE LEI 55/2017 DE 07/02/2017

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ementa:

DISPÕE SOBRE DIRETRIZES PARA A EXPLORAÇÃO DE ATIVIDADE ECONÔMICA PRIVADA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR PLATAFORMA ELETRÔNICA NA CIDADE DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

autuado em 09/02/2017 13:32:18.

01.55

7 fls. 1

PROJETO DE LEI Nº

PL

55/2017

Dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - A exploração da atividade econômica do transporte individual remunerado privado de passageiros na Cidade de São Paulo deverá atender aos requisitos previstos na presente lei.

Art. 2º - Fica obrigatório o uso de plataforma eletrônica para exploração privada do transporte remunerado de passageiros, sendo vedada a prestação deste serviço de outras formas que não seja via aplicativo.

Art. 3º - Fica estabelecido que a soma total de veículos vinculados à aplicativos registrado na Prefeitura de São Paulo através do Departamento de Transportes Públicos não poderá ultrapassar o limite de até 20% sobre o número de alvarás de estacionamento de taxis.

Art. 4º - Todos os veículos utilizados no transporte privado individual deverão ser registrados na categoria aluguel, adotando as devidas placas vermelhas.

Art. 5º - Os veículos de transporte privado individual deverão possuir identificação visual que facilite a fiscalização pelo Poder Público e proporcione maior segurança aos usuários.

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

08 FEV 2017

18:31 07/02/2017 017034 - Protocolo Legislativo - 58º.22

Matéria PL 55/2017. TAIRO BATISTA ESPERANCA

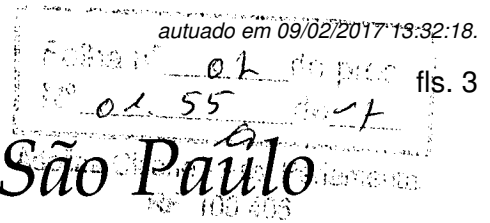
Segue(m) Juntado(s), nesta	
data, documento(s) e folha de	
informação rubricados sob	
nº	2 a 4
Em	9/2/17
Ass:	

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV



Art. 6º - Os motoristas particulares deverão ser cadastrados no Cadastro de Contribuintes do Município (CCM) e obter autorização do Poder Público Municipal através de certificado próprio quando preenchidos os requisitos previstos na legislação.

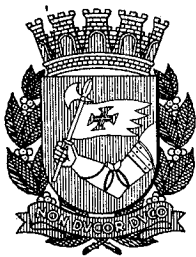
Art. 7º - Os automóveis usados na exploração do transporte privado individual deverão estar licenciados no Município de São Paulo, assim como deverão estar registrados obrigatoriamente em nome do condutor autorizado pelo poder público municipal, sendo vedado o transporte por meio de veículos de outros municípios ou de propriedade de terceiros.

Parágrafo 1º – É expressamente proibido no serviço de transporte particular o uso de motorista preposto, motorista auxiliar ou com qualquer outra denominação, devendo ser feita sua condução exclusivamente pelo proprietário do veículo autorizado a executar o serviço.

Art. 8º - Fica vedada a criação ou formação de pontos de estacionamentos aos veículos de transporte privado individual.

Art. 9º - Fica as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs obrigadas a criar mecanismo de aferição e controle metrológico em tempo real para uso do Poder Público e seus usuários que permitam entre outras informações atestar se a tarifação reflete exatamente os parâmetros objetivos previamente informados ao consumidor.

Art. 10 - Deve o Poder público promover mecanismos que combatam a concorrência desleal e prática de “dumping”, atuando por meio de medidas regulatórias para afastar a infração à ordem econômica pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros injustificadamente abaixo do preço de custo ou com abuso da posição dominante, inclusive por meio da regulação dos preços praticados, possibilitando assim o reequilíbrio do mercado e a subsistência de todos os prestadores de transportes individuais remunerados.



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

atualizado em 09/02/2017 13:32:18.

03

01.55

fls. 4

Art. 11 - Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 06 de Fevereiro de 2017.

ADILSON AMADEU

VEREADOR



Câmara Municipal de São Paulo

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista o modelo de negócio adotado por empresas como a UBER que tem provocado grande resistência e debates em muitos países e que no Brasil, segue a mesma trilha, tais atividades têm sido pautadas por conflitos de toda ordem, culminando com alterações legislativas, projetos de lei, ações judiciais, representações e manifestações, tudo em virtude da utilização de veículos e motoristas particulares na execução do transporte remunerado individual de passageiros.

Os taxistas defendem que os serviços de transporte remunerado individual de passageiros é atividade privativa desses profissionais (Lei 12.468/11 e art. 4º, VIII da Lei de Mobilidade Urbana). Por outro lado, a UBER e os demais aplicativos análogos sustentam que os “motoristas-parceiros” executam o transporte privado individual previsto no artigo 4º, X da Lei de Mobilidade Urbana.

Impossível negar a identidade entre ambos os serviços, pois estão disponíveis a um número indeterminado de passageiros, realizam o transporte de um ponto ao outro e cobram por isso com base nos parâmetros de distância e tempo, lembrando que o uso de aplicativos para conexão entre usuários e taxistas (2012) precedeu ao desembarque do aplicativo UBER em solo nacional (2015), vale dizer, a única inovação trazida por esse modelo se assenta no uso de veículos particulares não autorizados, fiscalizados ou credenciados pelo poder público, e conduzidos por motoristas igualmente particulares sem credenciamento público.

Além disso, a legislação federal (artigos 107, 135 e 231, VIII do Código de Trânsito Brasileiro e artigo 12 da Lei 12.587/12) exige sejam o condutor e o veículo autorizados e fiscalizados pelo poder público local, sendo inclusive obrigatório o uso de placas vermelhas para a exploração de qualquer atividade de transporte remunerado de pessoas.

De toda forma, após mais de dois anos de operação na cidade de São Paulo, o fato é que o Poder Judiciário Paulista tem se curvado ao “novo” modelo, sob o fundamento de que se trata de transporte privado individual, avalizando que a proibição encerra transgressão aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Na seara municipal, a gestão anterior criou a categoria do taxi preto (Decreto 56.489, de 8.10.2015), sinalizando que os aplicativos do tipo UBER seriam obrigados a atuar no mercado paulistano por meio de tais veículos, o que levou milhares de taxistas a aderir ao projeto, adquirir veículos de categoria superior e a pagar (ou iniciar o pagamento) do preço público cobrado pelo Município de São Paulo (R\$ 60.000,00).

Poucos meses depois da regulamentação da categoria do taxi preto, em 10 de maio de 2016, o então Excelentíssimo Prefeito editou o Decreto 56.981, dispondo sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para a exploração da atividade privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.

No entanto, a regulamentação proposta pela gestão anterior, além de desrespeitar dispositivos previstos na legislação federal, em especial quanto não obrigatoriedade de uso de veículos com placas vermelhas e motoristas autorizados pelo poder público municipal, está aniquilando todo o sistema de transporte público individual, o que, na última fase, apenas privilegiará o monopólio com as nefastas consequências ao usuário/município.

Em suma, a absoluta desorganização do sistema originou a queda do número de viagens realizadas pelos taxistas em aproximadamente 50% (cinquenta por cento), razão pela qual caminham, a passos largos, para o estado de insolvência, fato que pode ser naturalmente constatado por meio da evidente solução de continuidade da renovação da frota. Historicamente, a frota de táxis de São Paulo sempre esteve entre as mais seguras e modernas do país, com veículos em média com 3 (três) anos de fabricação, mas, frente a esse quadro, se deteriora e está sendo sucateada diariamente.

Assim, o presente projeto visa equilibrar a atividade e criar um ambiente harmonioso entre todos os transportadores com respaldo em legislações federais, projeto este que conta com apoio de entidades como: **ABRACOMTAXI – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS DE MOTORISTAS DE TAXI, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TAXI DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO e SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE SÃO PAULO**, onde esperamos que a proposta mereça a acolhida e atenção dos nobres Pares.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 01 -PL 55 de 2017, 9, 2, 17 (a)

Assinatura: *Assinatura*
Assinatura: *Assinatura*
Registro: 100.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:
<u>Const. Just. e Leg. Particp.</u>
<u>Administração Pública</u>
<u>Grans., Transp., Ar. Econ. e Tur. e Gestron.</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>
<u>08 FEV 2017</u>
PRÉSIDENTE

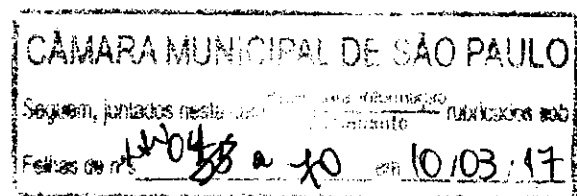
À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

09 FEV 2017

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	09/02/17	AO	16 HS
POR	<i>Karel</i>		
em	10/03/17	AS	16 H
ASS:	<i>Karel</i>		



Livia Salomão Nogueira
Técnico Administrativo
RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 55/17

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

- Lei Federal nº 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial);
- Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para a execução do serviço de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel provido de taxímetro (táxi) – cópia parcial;
- Lei Municipal nº 11.086, de 06 de setembro de 1991, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.823, de 07 de abril de 1999, que obriga os estabelecimentos comerciais que especifica, a oferecer espaço para a instalação de pontos de táxi e a construir baias quando necessário;
- Lei Municipal nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.002, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de postos de apoio ao taxista, nos termos que especifica, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis, e dá outras providências. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.403/16;
- Lei Municipal nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do exercício de transporte remunerado e individual de passageiros sem a devida autorização. Com a alteração da Lei Municipal nº 16.344/16;
- Lei Municipal nº 16.279, de 8 de outubro de 2015, que dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, no Município de São Paulo, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

- Lei Municipal nº 16.344, de 04 de janeiro de 2016, que altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim;
- Lei Municipal nº 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, em casos de solicitação por aplicativo ou internet, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 27.650, de 15 de fevereiro de 1989, fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvará de estacionamento de Táxis no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Decreto nº 40.774, de 20 de junho de 2001, que regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001;
- Decreto Municipal nº 44.530, de 24 de março de 2004, que concede isenção ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento, na situação que especifica;
- Decreto Municipal nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010, que fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo – cópia parcial;
- Decreto Municipal nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014, que delega competências ao Secretário Municipal de Transportes na forma que especifica;
- Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015, que institui a categoria “táxi preto” no sistema de transporte individual remunerado de passageiros, autoriza a emissão de novos alvarás de estacionamento e regulamenta a sua transferência;
- Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 95/15, que regulamenta a categoria “táxi preto” para transporte individual remunerado de passageiros em veículo de aluguel;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 84, de 04 de outubro de 2016, que dispõe sobre a utilização dos corredores exclusivos de ônibus do sistema de transporte público e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades;

- PL 479/15, que altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;

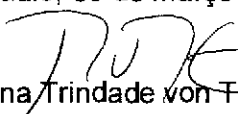
- PL 192/16, que organiza o sistema de transporte individual de passageiros de interesse público, regulamenta o funcionamento dos provedores de plataforma digital e dá outras providências;

- PL 203//2016, que estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências;

- PL 239/16, que altera a lei nº 16.345, de 05 de janeiro de 2016, acrescentando art. 3º-A e parágrafo único, no município de São Paulo, e dá outras providências.

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

São Paulo, 09 de março de 2017.


Juliana Trindade von T-Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Decreto nº 2.327, de 1997)

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

(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (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.~~

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

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

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

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores.

~~VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;~~ **ns. 12**

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proc. N° 01-0055/2017
Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

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

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

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

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

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N° 12.468, DE 26 DE AGOSTO DE 2011.

Mensagem de veto

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

(Vide Leis nº 6.094, de 1974)

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 aferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

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

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 atam 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;

fls. 17

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

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

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

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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; RF 11.274

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 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 da Lei nº 12.865, de 2013.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

I - seus direitos e responsabilidades;

fls. 21

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 área 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 regularização dos serviços de transporte urbano;

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

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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.~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 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.~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

CAPÍTULO VI

Proc. N°_01/0055/2017 Is. 24

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Lívia Salomão Nogueira

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, ~~respeitando~~ 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

*

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

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

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:
 - a) coletivo;
 - b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

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

- I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
- III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
- VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
- VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;
- XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e
- XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

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

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de outros 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 organizados, 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 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. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

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

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

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

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

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

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

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

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

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

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público diligente 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 a 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 ultrapassam 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 ao 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, a 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.~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 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. Fim do prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluída pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

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 de 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^a da Independência e 124^a da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

Base de dados: **legis**Pesquisar: **LEI7.329/1969 [Todos os campos]**Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

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

Publicação: DOM 15/07/1969

Retificação: - DOM 16/07/1969

Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima

Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))

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

Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))

Notas complement.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.

- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.

Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))

Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))

Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))

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

Lei 16.279/2015 - Altera o arts. 39-A e 41 desta Lei. ([ver documento](#))

Indexação: Táxi - Normas - Transporte - Veículos/Capítulo VI/ - UT -
Autorização - Pessoa jurídica - Pessoa física - Motorista de táxi
- Cadastro Municipal de Condutores - Permissão de uso - Alvará
de Estacionamento/Capítulo VII/ - Empresa - Atestado de bons
antecedentes/art. 5º, III/ - Licenciamento - Profissional
autônomo - Invalidez - Registro - Credenciamento -
Renovação/art. 10; art. 22; art. 56; art. 58; art. 67/ - Falecimento
- Vistoria - Rádio táxi/art. 13/ - Padronização/art. 14/ - Cartão de
identificação do condutor - Estacionamento/Capítulo VIII/ -
Transferência/art. 20; art. 68/ - Caducidade/art. 24; art. 55/ -
Permissionário - Substituição/art. 25; art. 58/ -
Obrigações/Capítulo X/ - Taxas/Capítulo XII/ -
Penalidade/Capítulo XII/ - Secretaria Municipal de Transportes -
Plantão/art. 49 e art. 50/ - Curso Especial de Treinamento e
Orientação para Motorista de Táxi/art. 51/ - Sucessão/art. 65,
par. único/

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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 eonsubstanciada 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.

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.

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

Base de dados: **legis**Pesquisar: **LEI11.086/1991 [Todos os campos]**Total de referências: **1**

1/1

Título: LEI N° 11.086 06/09/1991 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 07/09/1991 p. 2 c. 1

Projeto: Projeto de Lei N° 409/1989 (ver documento)

Autor(es): Albertino Nobre

Regulamentação: Decreto n° 30.437/1991 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

Indexação: Cadastro Municipal de Condutores - Identificação -
Licenciamento - Padronização - Taxi - Motorista de taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 11.086, DE 6 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 409/89, do Vereador Albertino Nobre)

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

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

A) (VETADO)

B) (VETADO)

Art. 2º - O licenciamento do veículo só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

Art. 3º - Os atuais veículos de aluguel em circulação poderão continuar com suas atuais características pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos.

Art. 4º - (VETADO)

Art. 5º - Os condutores de veículos de aluguel têm como obrigação a prévia inscrição no cadastro municipal de condutores de táxi.

Art. 6º - (VETADO)

Art. 7º - Todo motorista é obrigado a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Art. 8º - O Executivo Municipal baixará regulamento dentro de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de setembro de 1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de setembro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

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

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Regulamentação: Decreto nº 39.708/2000 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

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

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

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

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

Livia Salomão Nogueira

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

RF 11.274

Total de referências: 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DDM 18/01/2003 p. 1 c. 1

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 43.461/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E
DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMATIVA,
FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO DO
DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.Indexação: Alvará de estacionamento - Frota de taxi - Motorista de taxi -
Pessoa física - Pessoa jurídica - Secretaria Municipal de
Transportes - Taxi - Transferência

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 13.515, DE 17 DE JANEIRO DE 2003

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão-Nogueira

Base de dados: legis

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

Total de referências: 1

RF 11.274

1/1

Título: LEI N° 14.002 10/06/2005 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 11/06/2005 p. 2 c. 3

Projeto: Projeto de Lei N° 133/2005 (ver documento)

Autor(es): Agnaldo Timóteo

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

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 14.002, DE 10 DE JUNHO DE 2005

(Projeto de Lei nº 133/05, do Vereador Agnaldo Timóteo - PP)

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

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

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

§ 1º (VETADO)

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

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

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

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

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

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

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

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 22/05/2007 p. 1 c. 1

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

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 48.695/2007 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

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

Indexação: Adaptação - Pessoa portadora de deficiência física - Táxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 14.401, DE 21 DE MAIO DE 2007

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI N° 16.403, DE 23 DE MARÇO DE 2016

(Projeto de Lei n° 563/14, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Altera a Lei n° 14.401, de 21 de maio de 2007, que dispõe sobre a prestação de serviço de transporte individual de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida em táxis.

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

Art. 1° O art. 2° da Lei n° 14.401, de 21 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

Art. 2° (VETADO)

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

Base de dados: legis

Pesquisar: LEI15.676/2012 [Todos os campos]

RF 11.274

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI N° 15.676 18/12/2012 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 19/12/2012 p. 1 c. 3

Projeto: Projeto de Lei N° 434/2012 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Revogação: Revoga o inciso XLIX do art. 42 da Lei nº 7.329/1969. (ver documento)Alterações: Lei 16.344/2016 - Altera o valor da multa prevista no art. 2º desta Lei. (ver documento)

Indexação: Transporte individual de passageiros - Taxi irregular - Proibição - Veículos - Transporte - Passageiro - Apreensão de veículos - Irregularidade - Taxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

LEI Nº 15.676, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 09/10/2015 p. 1 c. 1

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

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.279, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Art. 41.

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

Base de dados: legis

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

RF 11.274

Total de referências: 1

1/1

Título: LEI N° 16.344 04/01/2016 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

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

Projeto: Projeto de Lei N° 161/2015 (ver documento)

Autor(es): Adilson Amadeu

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Municipal Inter
Secretaria da Administração
Equipe de Atuação do Legislativo

LEI Nº 16.344, DE 4 DE JANEIRO DE 2016

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 05/01/2016 p. 1 c. 2

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

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
 Secretaria de Documentação
 Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.345, DE 4 DE JANEIRO DE 2016

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 16/02/1989 p. 1 c. 1

Revogação: Revoga o Decreto nº 22.686/1986.; (ver documento)Revoga o Decreto nº 24.975/1987.; (ver documento)Revoga o Decreto nº 25.872/1988. (ver documento)Alterações: Dec. 27.879/1989 - Prorroga prazos fixados no par. único do art. 1º deste Decreto. (ver documento)Indexação: Alvará de estacionamento - Competência - Permissão de uso -
Secretaria Municipal de Transportes - Taxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

DECRETO Nº 27.650 , DE 15 DE Fevereiro DE 1989

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

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

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

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

D E C R E T A :

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 15 de Fevereiro de 1989, 4369 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO, Secretária Municipal de Transportes

LUIZ EDUARDO RODRIGUES GREENHALGH, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

Base de dados: legis

Pesquisar: DECRETO*40.774/(6)*2001 [Todos os campos]

Total de referências: 1

RF 11.274

1/1

Título: DECRETO N° 40.774 20/06/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

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

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

DECRETO N° 40.774, 20 DE JUNHO DE 2001

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

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

DECRETA:

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

I - Carteira de Identidade (RG);

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

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

IV - Alvará de Estacionamento do veículo, em vigência.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

Base de dados: **legis**

RF 11.274

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

1/1

Título: DECRETO N° 44.530 24/03/2004 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 25/03/2004 p. 1 c. 1

Indexação: Alvara de estacionamento - Conversao de motor - Gas natural combustível - Isenção - Meio ambiente - Preço publico - Taxi
[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

DECRETO Nº 44.530, DE 24 DE MARÇO DE 2004

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

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

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

D E C R E T A:

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUIS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

Base de dados: legis

RF 11.274

Pesquisar: DECRETO*52.066/(6)*2010 [Todos os campos]

Total de referências: 1

1/1

Título: DECRETO Nº 52.066 30/12/2010 (ver documento)

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

Publicação: DOC 31/12/2010 p. 5-6 c. todas

Retificação: - DOC 04/01/2011 p. 1 c. todas

Revogação: Revoga o Decreto nº 47.936/2006.; (ver documento)
Decreto nº 52.627/2011 - Revoga o art. 4º deste Decreto. (ver documento)

Notas: - Ofício ATL nº 01/2011 - Comunicação à CMSP sobre as novas tarifas para o serviço de táxi (planilhas de custo). DOC 07/01/2011 p. 49-59.

- O referido ofício e as planilhas de custo estão anexados ao texto do Decreto.

Notas complement.: - Portaria nº 105/2014 - SMT - Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

Indexação: Reajustamento - Tarifas - Táxi

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

PUBLICADO DOC 31/12/2010, p. 5-6 c. 2-4

DECRETO Nº 52.066, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2010

Fixa novos valores para o serviço de táxis no Município de São Paulo.

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

D E C R E T A:

Art. 1º. Ficam estabelecidas, a partir de 00h00 (zero hora) do dia 15 de janeiro de 2011, para o serviço de táxis no Município de São Paulo, nas Categorias Comum, Comum-Rádio, Táxi Acessível Comum-Rádio, Especial e Luxo, as seguintes tarifas:

I - Categoria Comum:

- a) bandeirada: R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 33,00 (trinta e três reais);

II - Categoria Comum-Rádio e Táxi Acessível Comum-Rádio:

- a) bandeirada: R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 33,00 (trinta e três reais);

III - Categoria Especial:

- a) bandeirada: R\$ 5,13 (cinco reais e treze centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 3,13 (três reais e treze centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 41,25 (quarenta e um reais e vinte e cinco centavos);

IV - Categoria Luxo:

- a) bandeirada: R\$ 6,15 (seis reais e quinze centavos);
- b) tarifa quilométrica: R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos);
- c) tarifa horária: R\$ 49,50 (quarenta e nove reais e cinquenta centavos).

§ 1º. As tarifas estabelecidas no "caput" deste artigo terão os seguintes acréscimos:

I - adicional de viagens metropolitanas: 50% (cinquenta por cento) no valor da corrida, a ser cobrado no final do percurso, sobre o valor total marcado no taxímetro, se não houver retorno do passageiro;

II - adicional de rádio-chamada, correspondente a uma bandeirada, no valor de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para a Categoria Comum-Rádio e R\$ 5,13 (cinco reais e treze centavos) para a Categoria Especial, a ser cobrado no final das respectivas corridas;

III - adicional de rádio-chamada com hora marcada, correspondente a duas bandeiradas, no valor de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para a Categoria Comum-Rádio e R\$ 10,25 (dez reais e vinte e cinco centavos) para a Categoria Especial, a ser cobrado no final das respectivas corridas;

IV - adicional de bagagem, quando utilizado o porta malas, correspondente ao valor da tarifa quilométrica na Bandeira 1 da respectiva categoria, no valor de R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos) para as Categorias Comum e Comum-Rádio, R\$ 3,13 (três reais e treze centavos) para a Categoria Especial e R\$ 3,75 (três reais e setenta e cinco centavos) para a Categoria Luxo, estando isentos do pagamento pelo transporte de cadeira de rodas ou de aparelhos ortopédicos as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive temporária, bem como os idosos.

§ 2º. As viagens realizadas de qualquer ponto do Município de São Paulo exclusivamente para o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Governador André Franco Montoro, situado no Município de Guarulhos, ficam isentas de cobrança do adicional de tarifa para serviço de táxi a que se refere o inciso I do § 1º deste artigo.

§ 3º. Quando o serviço for prestado aos domingos e feriados municipais, estaduais e federais, ou no período compreendido entre 20h00 (vinte horas) e 6h00 (seis horas) nos dias úteis, será utilizada Bandeira 2, com acréscimo de 30% (trinta por cento) na tarifa quilométrica, para todas as Categorias do Sistema Táxi.

Art. 2º. A verificação dos taxímetros será procedida pelo Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo, nos termos das normas estabelecidas e em consonância com o disposto neste decreto.

§ 1º. Os táxis do Município de São Paulo ficam obrigados a proceder à verificação dos respectivos taxímetros, nos prazos estabelecidos pelo IPEN-SP, findos os quais o veículo que não tiver o taxímetro verificado estará sujeito à apreensão pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

§ 2º. Fica autorizada, provisoriamente, a cobrança das tarifas dos táxis das Categorias Comum, Comum-Rádio e Táxi Acessível Comum-Rádio de acordo com as tabelas de preços elaboradas pela Secretaria Municipal de Transportes, constantes dos Anexos I e II integrantes deste decreto, enquanto não for procedida a verificação dos taxímetros, nos prazos a serem estabelecidos pela referida Secretaria.

§ 3º. As Categorias Especial, Luxo e Táxi Acessível Comum-Rádio serão verificadas a partir da vigência deste decreto.

§ 4º. Cada motorista deverá, obrigatoriamente, portar 2 (duas) tabelas, sendo uma afixada no vidro lateral traseiro esquerdo do veículo e a outra para informação ao passageiro no ato da cobrança.

§ 5º. As tabelas deverão ter as seguintes características:

CATEGORIA	COR DA TABELA	FUNDO DE SEGURANÇA	DIMENSÃO (mm)
	COR DA IMPRESSÃO		
Comum	BrancaAzul	220 x 210	Preta
Comum-Rádio	BrancaAmarelo	220 x 210	Preta

§ 6º. O Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo e a Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo - ADETAX arcarão com o custo de impressão das tabelas, conforme modelo a ser fornecido pela Secretaria Municipal de Transportes, no número de condutores de veículos, de autônomos e de empresas.

§ 7º. As tabelas referidas neste artigo deverão ser preenchidas com o número da placa do veículo no campo específico.

§ 8º. A distribuição das tabelas para os condutores de veículos autônomos e de empresas será efetuada na sede do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo, situado na Rua Estado de Israel nº 833, Vila Clementino, e na Associação de Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo - ADETAX, situada na Avenida Prestes Maia nº 241, 11º andar, salas 1117 e 1118, Centro, a partir de 00h00 (zero hora) do dia 15 de janeiro de 2011 até às 18h00 (dezoito horas) do dia 21 de janeiro de 2011.

§ 9º. As tabelas poderão ser retiradas por qualquer pessoa, mediante a apresentação do Alvará de Estacionamento e Cadastro do Condutor, ambos em validade.

Art. 3º. É vedada a reprodução total ou parcial das tabelas de que trata este decreto por pessoas ou entidades não autorizadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 4º. Para renovação ou transferência de alvarás de taxistas autônomos, bem como nos pedidos de registro de preposto ou expedição de licença específica a que alude o § 2º do artigo 2º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, introduzido pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001, deverá ser apresentada guia de contribuição sindical.

Art. 5º. A inobservância do estabelecido neste decreto sujeitará o infrator às penalidades previstas em lei.

Art. 6º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 47.936, de 30 de novembro de 2006.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 30 de dezembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

RF 11.274

Livia Salomão Nogueira

Folha 46/48
ANEXO VISTA DE FOLHA 46/48
MATEUS

GILBERTO KASSAB, PREFEITO
MARCELO CARDINALE BRANCO, Secretária Municipal de Transportes
NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 30 de dezembro de 2010.

Anexo II integrante do Decreto nº 52.066, de 30 de dezembro de 2010.



Prefeitura do Município de São Paulo

TABELA PROVISÓRIA DE PREÇOS

Placa deste Veículo:

TAXI COMUM - RÁDIO

VIGÊNCIA A PARTIR DE
DECRETO Nº

PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS	PREÇOS
MARCAÇÃO NO TAXI	A PAGAR	MARCAÇÃO NO TAXI	A PAGAR	MARCAÇÃO NO TAXI	A PAGAR	MARCAÇÃO NO TAXI	A PAGAR
3,90	4,18	23,70	24,22	23,90	24,42	24,10	24,58
3,00	4,58	34,90	35,63	24,20	24,70	24,30	24,78
4,10	4,98	34,30	35,03	24,50	25,00	24,60	25,08
4,40	5,28	34,68	35,43	24,80	25,30	24,90	25,38
4,70	5,58	34,90	35,73	25,10	25,60	25,20	25,68
5,00	5,88	35,20	36,03	25,40	25,90	25,50	25,98
5,30	6,18	35,50	36,33	25,70	26,20	25,80	26,28
5,60	6,48	35,80	36,63	26,00	26,50	26,10	26,58
5,90	6,78	36,10	36,93	26,30	26,80	26,40	26,88
6,20	7,08	36,40	37,23	26,60	27,10	26,70	27,18
6,50	7,38	36,70	37,53	26,90	27,40	27,00	27,48
6,80	7,68	37,00	37,83	27,20	27,70	27,30	27,78
7,10	7,98	37,30	38,13	27,50	28,00	27,60	28,08
7,40	8,28	37,60	38,43	27,80	28,30	27,90	28,38
7,70	8,58	37,90	38,73	28,10	28,60	28,20	28,68
8,00	8,88	38,20	39,03	28,40	28,90	28,50	28,98
8,30	9,18	38,50	39,33	28,70	29,20	28,80	29,28
8,60	9,48	38,80	39,63	29,00	29,50	29,10	29,58
8,90	9,78	39,10	39,93	29,30	29,80	29,40	29,88
9,20	10,08	39,40	40,23	29,60	30,10	29,70	30,18
9,50	10,38	39,70	40,53	29,90	30,40	30,00	30,48
9,80	10,68	40,00	40,83	30,20	30,70	30,30	30,78
10,10	10,98	40,30	41,13	30,50	31,00	30,60	31,08
10,40	11,28	40,60	41,43	30,80	31,30	30,90	31,38
10,70	11,58	40,90	41,73	31,10	31,60	31,20	31,68
11,00	11,88	41,20	42,03	31,40	31,90	31,50	31,98
11,30	12,18	41,50	42,33	31,70	32,20	31,80	32,28
11,60	12,48	41,80	42,63	32,00	32,50	32,10	32,58
11,90	12,78	42,10	42,93	32,30	32,80	32,40	32,88
12,20	13,08	42,40	43,23	32,60	33,10	32,70	33,18
12,50	13,38	42,70	43,53	32,90	33,40	33,00	33,48
12,80	13,68	43,00	43,83	33,20	33,70	33,30	33,78
13,10	13,98	43,30	44,13	33,50	34,00	33,60	34,08
13,40	14,28	43,60	44,43	33,80	34,30	33,90	34,38

PROVIDA A
REPRODUÇÃO
TOTAL OU
PARCIAL

BANDEIRA 3: De segunda à sábado das 6h às 28 horas.

OUTORA 3: De segunda à sábado das 29h às 06 horas.
Domingos e Férias e Faltas

RASÃO 085: Quando utilizado o sistema, adiciona-se à tarifa oficial o valor de R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos), sendo este pagamento em dinheiro ou cartão, com validade temporária nos idênticos, pelo transporte e de cada um dos veículos no ponto de partida.

RÁDIO CHAMADA: Adicional de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos) para Categoria Consumidor no final da corrida.

RÁDIO CHAMADA C/ HORA MARCADA: Adicional de R\$ 8,20 (oito reais e vinte centavos) para Categoria Consumidor no final da corrida.



RECLAMAÇÕES FONES: 2692-3302 / 2692-4094 / 2291-5416 / 156

É proibido fumar neste local.
Smoking prohibited in this area.



Para obter mais informações, consulte o site: www.156.gov.br ou o telefone: 0800 711 1561 ou o e-mail: 156@156.gov.br

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

Base de dados: legis

Pesquisar: **DECRETO*55.816/(6)*2014** [Todos os campos]

Total de referências: 1

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 24/12/2014 p. 1 c. 1

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

[Retorna]

IAH yrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria - Câmara Municipal
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

DECRETO Nº 55.816, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2014

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 56489

Total de referências : 1

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Alterações: Dec. 57.114/2016 - Altera o art. 5º deste Decreto.

[[Back](#)]

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Municipal
Secretaria de Administração
Equipe de Documentação do Legislativo

DECRETO N° 56.489, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015

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

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

DECRETA:

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

SEÇÃO I

Da Organização e Prestação do Serviço do Táxi Preto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO II

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

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

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

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

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

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

terceiros por um período mínimo de 3 (três) anos nos últimos 5 (cinco) anos, divididos em 2 (dois) lotes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO III

Das Disposições Gerais

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

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

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

I - origem e destino da viagem;

II - tempo e distância percorrida;

III - mapa do trajeto;

IV - itens do preço pago;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **56981**

Total de referências : **1**

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

Título: DECRETO Nº 56.981 10/05/2016 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

[[Back](#)]

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

DECRETO N° 56.981, DE 10 DE MAIO DE 2016

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

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

D E C R E T A:

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

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

CAPÍTULO I**DO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO**

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

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

CAPÍTULO II**DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS DE UTILIDADE PÚBLICA**

SEÇÃO I

DO SERVIÇO

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

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

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

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

- I - origem e destino da viagem;
- II - tempo de duração e distância do trajeto;
- III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV - mapa do trajeto;
- V - itens do preço pago;
- VI - avaliação do serviço prestado;
- VII - identificação do condutor;
- VIII - outros dados solicitados pela Prefeitura necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

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

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

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

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

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

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO II

DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SEÇÃO III

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

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

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

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

SEÇÃO IV

DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DA CARONA SOLIDÁRIA

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

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

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

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

I - não seja exercido com profissionalismo;

II - não tenha fins lucrativos;

III - seja realizado por veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte remunerado de passageiros;

IV - não transporte mais de 4 (quatro) passageiros simultaneamente.

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

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

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

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

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

I - organizar a atividade de carona solidária;

II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

III - intermediar, coordenar e controlar a divisão dos custos entre o condutor provedor da carona e os passageiros;

IV - assegurar o uso do serviço estritamente para a atividade permitida neste capítulo, responsabilizando-se pelo eventual desvio de finalidade dos usuários cadastrados.

CAPÍTULO IV

DA ATIVIDADE DE COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS SEM CONDUTOR

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

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

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

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

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

I - organizar a atividade e o serviço de compartilhamento de veículos sem condutor;

II - cadastrar os veículos e usuários, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

III - fixar o preço da locação do veículo e receber o pagamento do usuário.

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

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

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

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

CAPÍTULO V

DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO - CMUV

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

Art. 27. São membros do CMUV:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.

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

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

P 33/16(SMT)-REVOGA ART. 10 DA PORTARIA

[Voltar](#)

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 95 Ano: 2015 Secretaria: SMT**[Voltar](#)[Imprimir](#)**PORTARIA 95/15 - SMT**

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

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso de suas atribuições legais, e
CONSIDERANDO a Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969;

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

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

RESOLVE:

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

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

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

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

§ 3º É admitida a adoção de tarifas variáveis, observado o teto estabelecido no caput deste artigo.

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

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

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

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

- I. Colocar e retirar a bagagem no porta malas;
- II. Manter o carro climatizado;
- III. Comportar-se com polidez e educação;
- IV. Observar a ética profissional;
- V. Trajar roupa social.

Art. 5º - O taxista deverá atender os seguintes requisitos para o registro na Categoria Táxi Preto, sem fls. 84
prejuízo das demais exigências previstas na legislação:

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

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

I - Quanto ao tipo de carroceria:

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

II - Quanto às dimensões:

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

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

IV - Quanto aos itens de segurança:

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

V - Quanto aos itens de conforto:

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

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

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

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

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

d) Vistoria aprovada pelo DTP; e

e) Marca, modelo e versão homologados pelo DTP.

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

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

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

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

IV - processador de 1,2 GHz;

V - memória RAM de 1 GB;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voltar

Imprimir

fls. 86

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 16 de Fevereiro de 2017 |  Contato | Mapa do site |

| | | | Governo ▼

Busca no portal

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 84

Ano: 2016

Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 84 Ano: 2016 Secretaria: SMT

Publicação

4/10/2016, Folha 14

Ementa:

DISPOE SOBRE A UTILIZACAO DOS "CORREDORES EXCLUSIVOS DE ONIBUS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO" E FAIXAS EXCLUSIVAS DE ONIBUS, POR TAXIS NAS SUAS DIFERENTES MODALIDADES. REVOGA P 33/16(SMT)

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

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 84 Ano: 2016 Secretaria: SMT**

Voltar

Imprimir

PORTARIA SMT Nº 84/16

Dispõe sobre a utilização dos "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público" e faixas exclusivas de ônibus, por táxis nas suas diferentes modalidades, e dá outras providências.

JILMAR TATTO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

CONSIDERANDO que nas faixas exclusivas de ônibus, até então liberadas para circulação de Táxi com passageiro, não se detectou redução da velocidade comercial dos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

CONSIDERANDO que a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans continuarão monitorando e avaliando a circulação nas faixas exclusivas de ônibus, sempre primando pela velocidade dos ônibus;

CONSIDERANDO que o serviço de Táxi, nas suas diferentes modalidades, são considerados transporte de passageiros de interesse público, regulamentados pela Lei Municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969, Decreto Municipal nº 56.489 de 8 de outubro de 2015 e demais legislação pertinente,

R E S O L V E:

Art. 1º - Para efeitos desta Portaria, entende-se como "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público", as faixas e pistas exclusivas de ônibus constantes no Anexo Único desta Portaria.

Art. 2º - Fica autorizada a circulação de Táxi em todas as faixas e pistas exclusivas de ônibus à esquerda que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público", nas seguintes condições:

I – com passageiro, em qualquer horário e dia da semana;

II – com ou sem passageiro de 2ª a 6ª feiras, no horário das 20h00 às 06h00 e aos sábados, domingos e feriados, por período integral.

Parágrafo Único - Os veículos da modalidade Táxi que transitarem nos locais referidos no "caput", não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a visualização interna pelos agentes de fiscalização.

Art. 3º - Fica permitida a circulação de Táxi, com ou sem passageiro, em qualquer horário e dia da semana, nas seguintes faixas exclusivas de ônibus existentes e a serem implantadas na cidade de São Paulo:

I – nas faixas da direita, incluindo as que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público".

II - nas faixas da esquerda que não fazem parte dos "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público".

Art. 4º – Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros de veículos da modalidade Táxi nas faixas de ônibus à esquerda que compõem os "Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público".

Art. 5º – Fica expressamente proibido o trânsito de veículo da modalidade Táxi em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”, exceto nos locais permitidos pela sinalização de regulamentação.

Art. 6º – O compartilhamento do uso dos “Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público” e das demais faixas exclusivas de ônibus tratadas nesta Portaria, dar-se-á em caráter temporário e precário e a avaliação de seu desempenho será periódica, podendo ser cancelado a qualquer tempo no interesse público.

Art. 7º – A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Art. 8º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 33/2016-SMT.

Anexo Único – Integrante da Portaria nº 084/16-SMT.GAB

“Corredores Exclusivos de Ônibus do Sistema de Transporte Público”

“CORREDORES” VIAS QUE COMPOEM OS “CORREDORES”

Pirituba / Lapa / Centro Rua Manoel Barbosa, Av. Gen. Edgar Facó, Av. Ermano Marchetti, Av. Francisco Matarazzo, Av. Gen. Olímpio da Silveira, Av. São João.

Inajar / Rio Branco / Centro Av. Inajar de Souza (entre Terminal Vila Nova Cachoeirinha e Av. Comendador Martinelli), Av. Comendador Martinelli, Praça Pedro Corazza, Av. Marquês de São Vicente, Av. Ordem e Progresso, Rua Norma Pieruccini Gianotti, Av. Rudge (entre Rua Baronesa de Porto Carrero e Vd. Eng. Orlando Murgel), Vd. Eng. Orlando Murgel, Av. Rio Branco, Largo do Paissandu.

Campo Limpo / Rebouças / Centro Av. Prof. Francisco Morato, Ponte Eusébio Matoso, Av. Eusébio Matoso, Av. Rebouças (entre Av. Brigadeiro Faria Lima e Rua da Consolação) e Rua da Consolação (entre Av. Rebouças e Av. Ipiranga).

Santo Amaro / Nove de Julho / Centro Av. Nove de Julho (entre Pça. das Bandeiras e Av. São Gabriel, incluídos Vd. Dr. Plínio de Queiroz e Túnel Daher Elias Cutait, Av. São Gabriel, Túnel Takeharu Akagawa, Av. Santo Amaro).

Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro Estrada do M'Boi Mirim (entre Terminal Jd. Ângela e Av. Guarapiranga), Av. Guarapiranga, Ponte Santo Dias da Silva (antiga Ponte do Socorro) e Av. Vitor Manzini (entre Ponte Santo Dias da Silva e Al. Santo Amaro).

Vereador José Diniz / Ibirapuera Av. Ver. José Diniz (entre Rua Mal. Deodoro e Av. dos Bandeirantes), Vd. dos Bandeirantes, Av. Ibirapuera (entre Av. dos Bandeirantes e Rua Pedro de Toledo).

Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro Av. Atlântica (entre Largo do Socorro e Av. Senador Teotônio Vilela), Av. Sen. Teotônio Vilela (entre Av. Atlântica e Terminal Varginha)

Itapecerica / João Dias / Santo Amaro Estrada de Itapecerica (entre Terminal Capelinha e Av. João Dias), Av. João Dias (entre Estrada de Itapecerica e 100m antes da Ponte João Dias), Av. João Dias (entre Rua Bento Branco de Andrade Filho e Av. Santo Amaro).

Paes de Barros Av. Paes de Barros (entre Rua Taquari e Av. Luís Ignácio de Anhaia Mello)

Cidade Jardim / Nove de Julho Av. Cidade Jardim (entre a Rua Haroldo Veloso e Av. Nove de Julho) e Av. Nove de Julho (entre Av. Cidade Jardim e Av. São Gabriel).

Berrini Av. Chucri Zaidan (entre Av. Roque Petroni Jr e Av. Eng. Luís Carlos Berrini), Av. Eng. Luís Carlos Berrini (entre Av. Chucri Zaidan e Av. dos Bandeirantes) e Rua Funchal (entre Av. dos Bandeirantes e Rua Gomes de Carvalho).

Cupecê / João de Luca / Vicente Rao / Roque Petroni Av. Cupecê (entre Av. Assembleia e Av. Ver. João de Luca), Av. Ver. João de Luca, Av. Prof. Vicente Rao, Av. Roque Petroni Jr (entre a Av. Prof. Vicente Rao e o Largo Los Andes).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00479/2015 do Vereador Toninho Vespoli (PSOL)

"Altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A presente Lei altera dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, cria a plataforma digital da Administração Pública, institui nova sistemática para o serviço de transporte público individual e remunerado de passageiros em veículos particulares no Município de São Paulo, e substitui o Alvará de Estacionamento pelo Alvará de Condutor de Táxi - ACT.

Art. 2º Fica alterada a redação do art. 1º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e criado parágrafo único, com a seguinte redação:

"Art. 1º A presente Lei regulamenta a atividade de táxi, no âmbito do Município de São Paulo, definido como o transporte individual remunerado de passageiros sem trajeto previamente definido pela Administração Pública, por veículo e condutor particulares devidamente licenciados mediante outorga de Termo de Permissão e Alvará de Condução de Táxi, nas condições estabelecidas por esta Lei e respectivo regulamento. (NR)"

Art. 3º Ficam criados os arts. 1º-A a 1º-H na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"Art. 1º-A. O sistema de transporte individual remunerado de passageiros será organizado em plataforma digital, atendidas as disposições desta lei.

§ 1º Entende-se por plataforma digital o conjunto de dados conectados à rede mundial de computadores (Internet), contendo:

- I - cadastro único de motoristas profissionais autônomos do Município de São Paulo;
- II - cadastro único de empresas prestadoras de serviços de transporte individual e remunerado de passageiros;
- III - cadastro único de empresas de tecnologia, provedoras de rede de compartilhamento e aplicativos conectados à rede mundial de computadores (Internet), responsáveis pela intermediação do contato entre ofertantes e demandantes de serviço de transporte individual de passageiros;
- IV - cadastro único de veículos autorizados a operarem no sistema;
- V - central de expedição de Alvarás de Condução de Táxi - ACT;
- VI - aplicativo digital de identificação e localização dos veículos e condutores.

§ 2º As empresas de tecnologia cadastradas na plataforma digital manterão a Administração Pública municipal informada sobre dados objetivos quanto às corridas efetuadas, seus trajetos, horários de pico e demais particularidades do serviço que possam contribuir para a realização de pesquisas sobre mobilidade urbana, preservados a intimidade do usuário e o sigilo dos dados pessoais dos envolvidos.

Art. 1º-B. O sistema de transporte individual remunerado de passageiros deverá atender aos seguintes princípios:

- I - segurança;
- II - eficiência do serviço;
- III - razoabilidade das tarifas;
- IV - melhor interesse do usuário.

Parágrafo único. A segurança de acesso à plataforma digital e de uso dos serviços oferecidos pelos motoristas e empresas nela cadastrados deverá ser assegurada por meio de programas de software que garantam a inviolabilidade dos dados componentes da plataforma, bem como dos dados pessoais dos usuários dos aplicativos de acesso à plataforma.

Art. 1º-C O serviço de transporte individual de passageiros, em veículos de aluguel providos de taxímetros ou organizado em plataforma digital, será classificado nas categorias seguintes:

- I - Serviço Comum;
- II - Serviço Luxo;
- III - Serviço Executivo.

Art. 1º-D. As tarifas do sistema individual remunerado de passageiros serão estabelecidas pelo órgão competente de controle, para cada uma das categorias previstas no artigo anterior, sendo permitidas a concessão de descontos aos passageiros e a prévia fixação do valor da corrida, de comum acordo entre motorista e passageiro, desde que menor ou igual à tarifa oficial.

Parágrafo único. Qualquer viagem, ainda que o preço tenha sido previamente ajustado, será realizada com o Taxímetro acionado normalmente, sempre que houver passageiro no veículo.

Art. 1º-E. A autorização para integrar o sistema de transporte individual remunerado de passageiros por meio de plataforma digital somente será concedida após ter o requerente comprovado o preenchimento dos requisitos contidos no artigo 9º desta Lei, além das seguintes exigências:

- a) ser cadastrado na plataforma digital e dispor de equipamento de identificação com sistema de GPS (Sistema de Posicionamento Global) a fim de permitir o monitoramento de sua localização e trajeto;
- b) estar identificado, por meio de biometria, em dispositivo específico instalado no veículo para registrar o início e o término da jornada diária de trabalho, que não poderá ultrapassar 12 (doze) horas;
- c) permitir a prévia identificação do motorista por foto e acesso aos dados pessoais deste e do respectivo veículo, por meio do aplicativo conectado à Internet, no momento da confirmação da solicitação do serviço de transporte;
- d) ser apto a informar previamente ao passageiro o valor estimado da corrida, por meio de aplicativo conectado à Internet;
- e) possuir no interior do veículo cartão de identificação do proprietário e do condutor e tabela de tarifas em vigor;
- f) ter 4 (quatro) ou mais portas;
- g) ser equipado com aparelho de ar condicionado em perfeito estado de funcionamento;
- h) estar em dia com inspeções e exigências da municipalidade, inclusive tributárias, bem como de acordo com as exigências estaduais e federais e a legislação ambiental em vigor;
- i) estar em dia com o pagamento do seguro obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;
- j) ter apólice de seguro de responsabilidade civil por danos materiais e morais decorrentes de eventual quebra de sigilo de dados da plataforma digital ou de dados pessoais

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

de passageiros, com cobertura mínima de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), valor a ser atualizado anualmente pelo índice oficial de correção;

k) estar em dia com o pagamento de contribuição para o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

l) possuir outras características especiais oportunamente estabelecidas em regulamento.

Art. 1º-F. O cadastramento do motorista será realizado na plataforma digital com a criação de login, senha ou assinatura eletrônica do usuário e observará duas etapas.

§ 1º Na primeira etapa, o motorista preencherá um formulário com informações pessoais, profissionais e de saúde e gerará boleto para pagamento da taxa obrigatória anual de licença de operação.

§ 2º Na segunda etapa, o motorista fará o carregamento de arquivos de imagem na plataforma digital, mediante a inserção de cópias digitalizadas do comprovante de pagamento da taxa obrigatória anual de licença e demais documentos pertinentes aos requisitos previstos nos artigos 1º-E e 9º.

§ 3º Ao finalizar o processo, o motorista receberá o documento de autorização para efetuar o cadastro biométrico na repartição pública competente, para liberação da licença.

§ 4º O motorista profissional deverá renovar anualmente sua licença para efeitos de atualização cadastral mediante o recolhimento de taxa anual e renovação do cadastro biométrico.

Art. 1º-G. As empresas prestadoras de serviços de transporte individual e remunerado de passageiros, as locadoras de automóveis com motorista e as empresas de tecnologia provedoras de rede de compartilhamento e aplicativos conectados à Internet, voltadas à intermediação de contato entre ofertantes e demandantes de serviço de transporte individual de passageiros, deverão estar devidamente registradas no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), no Cadastro de Contribuintes do Município, no Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS e demais órgãos de fiscalização e controle previstos na legislação.

Art. 1º-H. As empresas prestadoras de serviço de intermediação entre ofertantes e demandantes por meio digital obrigam-se a garantir a proteção das informações pessoais, financeiras e bancárias dos passageiros, assim como sua segurança e integridade física e psíquica."

Art. 4º O parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único. A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Condução de Táxi -ACT. (NR)"

Art. 5º O parágrafo único do art. 6º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único. Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Condução de Táxi - ACT 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. (NR)"

Art. 6º O caput e respectivo § 2º do art. 7º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º Para requerer o Alvará de Condução de Táxi - ACT o motorista profissional autônomo deverá inscrever-se previamente no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar: (NR)

(...)

§ 2º Ocorrendo incapacidade transitória 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 incapacidade. (NR)"

Art. 7º O caput do art. 11 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação, preservado seu parágrafo único:

"Art. 11. É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa cujo Alvará de Condutor de Táxi - ACT seja de titularidade de:

I - motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguridade Social, enquanto perdurar a incapacidade;

II - espólio ou viúva de motorista autônomo;

III - herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil. (NR)"

Art. 8º O art. 13 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de comunicação e controle por rádio, desde que respeitadas as normas pertinentes editadas pela Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL. (NR)"

Art. 9º. Fica criada a alínea "g" no art. 15, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"g) endereço do site da Administração Pública onde possam ser consultados os dados públicos da plataforma digital relativos a regularidade de veículos e condutores de táxi. (NR)"

Art. 10. O art. 19 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação, acrescido dos §§ 1º e 2º:

"Art. 19. O Alvará de Condutor de Táxi - ACT é pessoal e intransferível, salvo nos casos expressamente previstos nesta Lei, garantidos os direitos adquiridos dos condutores titulares de Alvará de Estacionamento expedidos até a publicação desta Lei. (NR)

§ 1º O Alvará de Estacionamento é válido enquanto não ocorrer a sua caducidade, conforme os casos previstos nesta Lei, remanescendo a preferência de seus titulares para estacionar os táxis nos pontos que lhes foram designados.

§ 2º Ocorrendo a caducidade de pelo menos metade dos respectivos Alvarás de Estacionamento, o respectivo número de vagas passa a ser de estacionamento rotativo de táxis sem Ponto de Estacionamento de Táxi designado."

Art. 11. O caput do art. 20, da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação dada pela Lei 7.953, de 16 de novembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação, revogado o seu § 3º:

"Art. 20. A transferência de Alvará de Estacionamento só se dará nas seguintes hipóteses, independentemente de autorização da Administração Pública: (NR)"

Art. 12. Fica renomeado o Título "VIII - Dos pontos de estacionamento" para "VIII - Dos pontos de estacionamento e do Alvará de Condutor de Táxi - ACT", alterada a redação do art. 27, art. 28 e seus parágrafos 1º e 2º, aos quais se acrescentam os parágrafos 3º a 5º, todos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que passam a ter a seguinte redação:

"Art. 27. Os pontos de estacionamento fixados pela Prefeitura poderão ser alterados conforme a conveniência e o interesse público, só sendo permitida a criação de novos pontos que sejam de categoria livre, para utilização de qualquer táxi, preservados os direitos dos condutores que possuam Alvará de Estacionamento. (NR)

Art. 28. Os pontos de estacionamento a serem instituídos serão de uso livre para os titulares de Alvarás de Condutor de Táxi, sem exclusividade.

§ 1º São preservados os pontos privativos de estacionamento de táxi, garantidos os direitos dos titulares de Alvarás de Estacionamento.

§ 2º Na ausência dos titulares de Alvarás de Estacionamento, o ponto de estacionamento poderá ser usado por qualquer titular de Alvará de Condutor de Táxi -ACT, respeitada a capacidade de vagas.

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

§ 3º A concessão de novas licenças a motoristas não afeta os direitos daqueles já vinculados a pontos privativos.

§ 4º Os pontos privativos que deixarem de ter motoristas vinculados, em decorrência da caducidade dos respectivos alvarás, passarão a ser de estacionamento livre para qualquer motorista.

§ 5º A Administração Pública poderá estabelecer Zonas Exclusivas de Operação em pontos de grande circulação, tais como terminais aeroportuários, rodoviários e centros de compra, a fim de facilitar a fiscalização e evitar a excessiva concentração de táxis. (NR)"

Art. 13. Ficam criados os artigos 28-A, 28-B e 28-C, todos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a seguinte redação:

"Art. 28-A. O poder público municipal zelar para que sejam mantidos em operação veículos e motoristas em quantidade suficiente para o bom funcionamento do sistema de transporte individual de passageiros, na proporção de 1 (um) veículo para cada 170 (cento e setenta) habitantes, conforme apurado no censo oficial, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ficando a critério do Poder Executivo definir a quantidade de veículos por categoria de serviço.

Art. 28-B. Novos Alvarás de Condução de Táxi - ACT somente serão concedidos para atendimento pela plataforma digital segundo os requisitos previstos nesta Lei, devendo-se observar a proporção descrita no artigo anterior e a ordem cronológica dos pedidos, organizada em duas listas:

I - uma com os nomes dos motoristas profissionais que já integrem o Cadastro de Condutores de Táxi e desempenham esta função, respeitada a prioridade destes;

II - outra com os nomes dos motoristas que ainda não integrem o sistema municipal de transporte individual remunerado.

§ 1º 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 a apresentação dos documentos exigidos e o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 2º A não renovação do alvará implicará a caducidade da licença.

§ 3º A partir da entrada em vigor desta Lei, os novos alvarás serão expedidos em caráter personalíssimo e serão intransferíveis, salvo nas hipóteses expressamente previstas nesta Lei, permitida a autorização para um segundo motorista conduzir o mesmo veículo, segundo os mesmos critérios e exigências de cadastramento do motorista titular.

§ 4º O motorista titular do veículo será responsável, civil e administrativamente, por eventuais faltas cometidas pelo segundo condutor.

Art. 28-C. O pagamento pelo serviço prestado poderá ser feito por qualquer meio, desde que com emissão de respectivo recibo de pagamento, cabendo ao condutor informar previamente o usuário das possibilidades.

Parágrafo único. A Administração Pública estabelecerá tabela de cobrança pelo serviço de táxi, podendo o condutor, a seu critério, cobrar preço inferior ou estabelecer desconto padrão."

Art. 14. Os incisos V e VI do art. 41 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 41. (...)

(...)

V- suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento, quando o caso; (NR)

VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão ou do Alvará de Condutor de Táxi - ACT, conforme o caso; (NR)"

Art. 15. O art. 44 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com a redação conferida pela Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 44. A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento, do Alvará de Condutor de Táxi-ACT ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição do taxímetro, durante o prazo de duração da pena, assim como a suspensão de acesso à plataforma digital." (NR)

Art. 16. O art. 47 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 47. A Prefeitura poderá exercera mais ampla fiscalização e procedera 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, conforme o disposto no art. 28-A desta Lei. (NR)"

Art. 17. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Sala das sessões, em Às Comissões competentes".

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 18/09/2015, p. 104

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



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

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

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Art. 2º - São objetivos da lei:

- I - garantir a segurança dos taxistas, motoristas e passageiros;
 - II - propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros por meio de veículos de aluguel providos de taxímetro e do compartilhamento de veículos automotores de passeio com motorista;
 - III - implementar instrumentos para mitigar a assimetria de informação entre o passageiro, taxistas e motoristas;
 - IV - ampliar as opções de acesso ao transporte individual de interesse público;
 - V - otimizar o aproveitamento dos veículos automotores de passeio;
 - VI - fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização;
 - VII - definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos táxis e veículos de compartilhamento com motorista.
- Art. 3º Para os efeitos dessa lei, entende-se por:
- I - veículo: veículo de passageiro do tipo automóvel, podendo ser próprio ou financiado;
 - II - motorista: empreendedor que disponibiliza veículo para compartilhamento com motorista;
 - III - taxista: profissional que se submete à regulação da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

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

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

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

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Seção I

DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

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

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

Parágrafo único. Os serviços de interesse restrito estarão sujeitos aos condicionamentos necessários na forma dessa lei para que sua exploração econômica não prejudique os serviços de interesse coletivo.

Art. 6º. Quanto às modalidades de exploração, os serviços de transporte individual de passageiros são classificados como:

- I - táxis, por veículos de aluguel providos de taxímetro;
- II - compartilhamento de veículo com motorista.

§1º É vedada a exploração concomitante, com o mesmo veículo, das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros, admitindo-se que a solicitação do serviço de táxi ou de compartilhamento de veículo com motorista seja feita a partir de uma mesma plataforma digital.

§2º Os taxistas e os motoristas poderão se cadastrar em uma ou mais plataformas digitais.

Art. 7º - Fica criado o Cadastro Municipal de Condutores junto à Secretaria Municipal de Transportes para inscrição de taxistas e motoristas que exploram serviços de transporte individual de passageiros do tipo táxi ou compartilhamento de veículo com motorista.

§1º Para conduzir veículo de transporte individual de passageiros na modalidade de taxi ou de compartilhamento com motorista é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores.

§2º Os motoristas inscritos, até a data de publicação dessa lei, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis de que trata a Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, serão automaticamente inscritos no Cadastro de que trata o caput desse artigo.

Art. 8º Para promover a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, o interessado deverá apresentar ao Provedor de Plataforma Digital o original dos seguintes documentos:

- I - Cadastro de Pessoa Física junto ao Ministério da Fazenda;
- II - Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

III - comprovante de residência ou domicílio no município de São Paulo por meio de contas de concessionárias de serviços públicos, extratos bancários ou contrato de aluguel, que conste o nome do titular;

IV - certidão negativa de antecedentes criminais;

V - certificado de conclusão do Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura, nos termos de norma regulamentadora.

§1º O Provedor de Plataforma Digital deverá declarar junto à Secretaria Municipal de Transportes a veracidade dos documentos constantes no caput deste artigo.

§2º A Secretária Municipal de Transportes poderá solicitar ao Provedor de Plataforma Digital, a qualquer tempo, cópia digital dos documentos exigidos no caput deste artigo.

§3º Será negada inscrição se constar condenação:

a) por crime doloso;

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

§4º Será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

§5º Fica dispensada a apresentação dos documentos que se refere o caput desse artigo para os motoristas inscritos na forma do §2º do artigo 7º

§6º Sempre que houver alteração nos dados inscritos no Cadastro de que trata o caput desse artigo o taxista ou motorista deverá informar ao provedor de plataforma digital, a quem competirá informar a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 9º. Deverá ficar disponível para acesso público em sítio eletrônico da rede mundial de computadores as seguintes informações dos motoristas inscritos no Cadastro Municipal de Condutores:

I - nome;

II - número de inscrição no Cadastro de Pessoa Física;

III - data de registro em uma ou mais plataformas digitais;

IV - data de exclusão de uma ou mais plataformas digitais e respectivo motivo.

Seção II

DOS PROVEDORES DE PLATAFORMA DIGITAL

Art. 10. Os provedores de plataforma digital possuem a finalidade específica para, através de plataforma digital, organizar e operar o contato entre o taxista, o motorista e o demandante por qualquer das modalidades de serviço de transporte individual de passageiros de interesse público.

§1º - Os provedores de plataforma digital devem ser constituídos na forma de sociedade empresária, associação ou cooperativa.

§2º - As empresas de frota, associações e cooperativas regularmente constituídas e exploradoras do serviço de táxi poderão se constituir como provedor de plataforma digital nos termos dessa lei.

Art. 11. Os provedores de plataforma digital não se qualificam como empresas prestadoras de serviços de transporte, de locação de veículos ou de cessão de mão de obra de motorista, exceto as empresas permissionárias constituídas na forma da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 12. A operação de um provedor de plataforma digital deve ser precedida de registro perante a Secretaria Municipal de Transportes, devendo apresentar as seguintes informações:

I - contrato social ou estatuto devidamente registrado;

II - Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral da Pessoa Jurídica;

III - método de precificação do serviço de transporte individual remunerado de passageiro.

Art. 13. Obtido o registro de que trata o art. 12, o provedor deve informar a Secretaria Municipal de Transportes acerca de sua plataforma digital:

I - relação de taxistas e motoristas cadastrados;

II - relação dos veículos cadastrados;

III - taxistas e motoristas excluídos pelo provedor e a motivação da sua exclusão.

Parágrafo único - A informação de que trata o inciso III deverá ser disponibilizada para consulta pública no Cadastro Municipal de Condutores e informada à Secretaria Municipal de Transportes, não implicando a exclusão da plataforma digital em suspensão ou cassação automática do registro ou alvará expedidos na forma da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 14. A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar, a qualquer tempo, a exibição original dos documentos de que trata o art. 8, que deverão ser mantidos em posse do motorista inscrito no Cadastro Municipal de Condutores.

Art. 15. É facultado ao provedor de plataforma digital requerer informações adicionais daquelas constantes do alvará de estacionamento para registro e ativação do taxista em sua plataforma.

Art. 16. O provedor deve assegurar que a plataforma digital exiba ao demandante quando da aceitação do serviço:

I - identificação com foto do taxista e seu segundo condutor ou motorista;

II - modelo e placa de identificação do veículo;

III - tempo de espera estimado para chegada do veículo;

IV - avaliação atribuída ao taxista, motorista e veículo.

Art. 17. Os métodos de precificação do serviço devem ser divulgados previamente ao usuário.

§1º - O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao passageiro a opção de receber o preço estimado antes de aceitar a viagem.

§2º - Poderão ser utilizados outros meios tecnológicos que possibilitem a mensuração da tarifa, mediante roteirização e o cálculo da distância a ser percorrida, os quais serão definidos e fiscalizados de acordo com a regulamentação da Secretaria Municipal de Transportes, que garanta a lisura e a transparência do processo.

Art. 18. Após a prestação do serviço pelo taxista ou motorista, o provedor de plataforma digital, na qualidade de intermediador do contato, deve garantir que um recibo eletrônico seja transmitido ao demandante, devendo conter:

I - identificação do taxista ou motorista;

II - modelo e placa de identificação do veículo;

III - origem, destino e tempo total da viagem;

IV - distância e percurso realizado conforme sistema GPS;

V - o valor da tarifa ou preço pago.

Parágrafo único - O provedor de plataforma digital deve possibilitar que o demandante acesse, a qualquer tempo, as informações constantes do caput desse artigo.

Art. 19. O provedor de plataforma digital deve assegurar a privacidade dos dados do demandante acerca:

I - origem e destino;

II - informações pessoais utilizadas para se cadastrar e logar na plataforma;

III - dados utilizados para pagamento;

IV - registros de conexão e de acesso a aplicações.

Art. 20. O provedor de plataforma digital deve disponibilizar ao demandante mecanismo de estimativa da tarifa ou preço, bem como ferramenta para o demandante questionar a tarifa ou preço cobrado.

Art. 21. O provedor de plataforma digital deve adotar uma política de não discriminação em relação ao cadastro em sua plataforma de demandantes, taxistas e motoristas.

Art. 22. O provedor de plataforma digital pode estabelecer contratualmente com o taxista ou motorista condições de registro na plataforma digital, remuneração e termos de aceitação.

Art. 23. O provedor de plataforma digital deve oferecer ao demandante a possibilidade de indicar, no momento da solicitação, a necessidade de veículo adaptado nos termos da Lei 16.403 de 23 de março de 2016.

Art. 24 - É vedada a cobrança de encargos adicionais em razão da solicitação de veículo adaptado ou com acessibilidade assistida.

Art. 25. O provedor de plataforma digital deve disponibilizar à Secretaria Municipal de Transportes dados sobre trânsito e transporte visando o planejamento urbano e do sistema de transporte, respeitando-se sempre a privacidade do usuário.

Parágrafo único - Compete à Secretaria Municipal de Transportes expedir ato regulamentador dos dados a serem disponibilizados.

Art. 26. O provedor de plataforma digital deverá oferecer mecanismo de avaliação por nota e comentário, pelo passageiro, das condições do veículo e do atendimento do taxista ou motorista, sempre que a solicitação tenha sido feita a partir de uma plataforma digital, conforme padrão a ser estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 27. O provedor de plataforma digital pode oferecer cursos de capacitação e qualificação aos taxistas e motoristas registrados em sua plataforma.

Art. 28. O provedor de plataforma digital deve implantar e manter canais de comunicação com a finalidade de receber manifestações, tais como denúncias, reclamações, sugestões e elogios.

Parágrafo único - Deve ser assegurado sigilo em relação aos dados pessoais do manifestante, devendo receber número de protocolo para acompanhamento de sua manifestação e informações quanto a providências adotadas.

Art. 29. A Secretaria Municipal de Transportes poderá expedir ordem ao provedor para suspensão ou exclusão do taxista, motorista ou veículo de sua plataforma digital.

Art. 30. Sobre o serviço de organização e operação do contato entre o taxista, motorista e o demandante prestado pelo provedor de plataforma digital, incidirá o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) de processamento de dados e congêneres.

§1º - A Secretaria Municipal de Finanças deverá estabelecer os requisitos para transmissão das informações, pelo provedor de plataforma digital com sede no município de São Paulo, acerca dos valores cobrados pelo provedor dos taxistas e motoristas para utilização da plataforma.

§2º - O provedor de plataforma digital deverá estar inscrito no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

CAPÍTULO III

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE COLETIVO

Art. 31. Será considerada de interesse coletivo a modalidade de serviço de transporte individual cuja prestação dependa de autorização a veículos de aluguel providos de taxímetro, nos termos da Lei Municipal n.º 7.329, de 11 de julho de 1969, e suas alterações posteriores.

Art. 32. É vedada que a solicitação do serviço de transporte individual por veículo de aluguel provido da taxímetro se dê exclusivamente por meio de plataforma digital, podendo o taxista atender qualquer demandante nas vias e logradouros públicos.

Art. 33 - Caso a solicitação do serviço de táxi seja feita através de uma plataforma digital, deverá ser cobrado o valor da tarifa determinada pela Secretaria Municipal de Transportes, facultado ao taxista conceder desconto;

Parágrafo único - Na hipótese de que trata o caput desse artigo poderá o provedor, mediante prévio consentimento do taxista, isentar adicionais de:

I - viagem metropolitana;

II - solicitação com hora marcada;

III - adicional de bagagem.

Art. 34 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá solicitar aos Provedores de Plataforma Digital informações necessárias para elaboração de estudos de definição de política tarifária para o serviço de transporte individual de interesse coletivo.

Art. 35 - As empresas de táxi de que trata a Lei Municipal n. 7.329, de 11 de julho de 1969, caso atuem como provedor de plataforma digital ou tenham sua frota integralmente registrada em plataformas digitais, ficam dispensadas de dispor de área mínima destinada ao estacionamento dos veículos e instalação de escritório.

Art. 36 - Ficam dispensados de portar no veículo guia atualizado das ruas de São Paulo os taxistas que possuem dispositivo eletrônico ou telefone móvel com visualização de mapas e pesquisa de logradouros.

Art. 37 - A renovação do alvará de que trata a Lei municipal nº 7.329, de 11 de Julho de 1969, deverá ser feita conforme mudança de veículo.

Art. 38 - A partir da data de publicação dessa lei os veículos de aluguel providos de taxímetro deverão aceitar meios de pagamento eletrônico, admitida a intermediação eletrônica do pagamento pelo provedor de plataforma digital.

Art. 39 - Competirá à Secretaria Municipal de Transportes estabelecer, anualmente, o ano e modelo dos veículos autorizados a explorarem o serviço de táxi.

Parágrafo único - As sociedades empresárias, cooperativas e associações poderão definir, dentre os veículos autorizados de que trata o caput, quais são admitidos em suas atividades.

Art. 40 - Fica autorizada a oferta de itens de conforto, comodidade e conveniência nos veículos de aluguel providos de taxímetro e o oferecimento de cortêsias sendo vedada qualquer tipo de cobrança do passageiro.

Art. 41 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar a circulação de veículos de aluguel providos de taxímetro em corredores e faixas de ônibus nas seguintes circunstâncias:

I - em corredores de ônibus desde que com passageiro, sendo vedado o embarque e desembarque;

II - em faixas exclusivas de ônibus com ou sem passageiro.

CAPÍTULO IV

DOS SERVIÇOS DE INTERESSE RESTRITO

Art. 42 - Será considerada de interesse restrito a modalidade de serviço de transporte individual de interesse público feita a partir de solicitação de compartilhamento de veículo com motorista realizadas através de uma plataforma digital.

Art. 43 - É vedado aos veículos de compartilhamento com motorista o atendimento de passageiro que não tenha solicitado o veículo por meio de plataforma digital.

Art. 44. Os motoristas deverão prestar o serviço de transporte individual de interesse restrito por meio de compartilhamento de veículo na qualidade de pessoa jurídica ou profissional autônomo nos termos da legislação em vigor.

Art. 45. A realização do compartilhamento de veículos para transporte individual de passageiro está condicionada ao uso de veículos com no máximo 5 anos de fabricação.

Parágrafo único. Os provedores da plataforma digital poderão estabelecer condições adicionais referentes aos veículos a serem registrados em suas plataformas.

Art. 46. Os veículos de compartilhamento com motorista deverão ser submetidos a inspeção anual em Organismos de Inspeção Credenciados - OIC ou na forma estabelecida pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 47. - Em caso de aceite pelo passageiro e motorista e desde que a solicitação seja feita através de uma plataforma digital, a viagem poderá ser compartilhada, podendo ser fixado um valor adicional por passageiro definido pelo provedor de plataforma digital.

Parágrafo único - O valor adicional por passageiro deverá ser informado ao demandante antes do início da viagem.

Art. 48. É vedado o estacionamento de veículos destinados ao serviço de que trata o inciso II do art. 6º em pontos livres a privativos destinados aos veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 49. Para prestação do serviço de compartilhamento deverá ser entregue pelo motorista ao Provedor de Plataforma Digital cópia dos seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, registrado no município de São Paulo;

II - Comprovante de pagamento do Seguro para Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT;

III - apólice de seguro por acidentes pessoais de passageiros conforme valor mínimo fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;

Parágrafo único. Caberá ao provedor de plataforma digital o registro e ativação de todos os motoristas, podendo a Secretaria Municipal de Transportes solicitar a qualquer tempo cópia digital das informações contidas no caput desse artigo.

Art. 50. Os veículos destinados à exploração do serviço na modalidade de compartilhamento com motorista estão submetidos às regras:

I - do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, instituído pela Lei Municipal nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, e normas regulamentadoras;

II - de proibição de circulação em faixas e corredores exclusivos de ônibus.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 51. A Secretaria Municipal de Transportes deverá divulgar, anualmente, relatório contendo dados qualitativo e quantitativos sobre o transporte individual remunerado de passageiros no município.

Art. 52. O art. 1º da Lei Municipal nº 15.876, de 12 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguintes redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado, na forma de lei específica, para esse fim ou esteja registrado em uma plataforma digital registrada na Secretaria Municipal de Transportes."

Art. 53. Fica revogada a lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015.

Art. 54. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 55. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 29/04/2016, p. 117

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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Comunicação
Equipe de Documentação Legislativa

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00203/2016 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01 - 00239/2016 do Vereador Salomão Pereira(PSDB)

"Altera a Lei n° 16.345, de 5 de Janeiro de 2016, acrescentando art. 3°-A e parágrafo Único, no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1° A lei n° 16.345, de 4 de Janeiro de 2016, fica acrescida do Art. 3°-A e parágrafo único, que conterá a seguinte redação:

"Art. 3°-A. As empresas que prestarem serviços ao usuário do transporte individual de passageiros, por meio de aplicativo (APP), quando ofertarem descontos promocionais aos usuários, não deverão repassar tais descontos aos motoristas prestadores do serviço.

Parágrafo Único. No descumprimento do que dispõe o "caput" deste artigo, as empresas incidirão em multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por motorista prejudicado, dobrando-se na reincidência, sendo as demais infrações desta Lei apenadas pelo disposto no Art. 4°. "(NR)

Art. 2° Altera o § 2° do art. 4°, que conterá a seguinte redação:

"Art. 4° (...)

§ 2° A correção de todos os valores previstos nesta Lei se dará 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. 3° O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

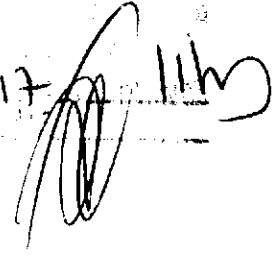
Art. 4° As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5° Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

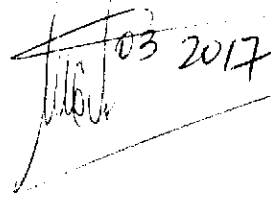
Sala das sessões, 17 de Maio de 2016.

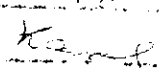
Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/05/2016, p. 110

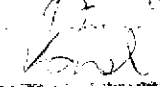
Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

13/03/17 

EDIR SALES

20  03 2017

SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL - SÃO PAULO
 DEPARTAMENTO DE DEFESA SOCIAL
 Nº 13/03/17 15
 POR 
 S/DCA: 3063/17 AS: 14 n ASS: Karol

SECRETARIA DE DEFESA SOCIAL - SÃO PAULO
 DEPARTAMENTO DE DEFESA SOCIAL
 Nº 13/03/17 15
 POR 
 S/DCA: 3063/17 AS: 14 n ASS: Karol

Depoimento (assinado) e autuado em 08/05/17.
 o papel de informação rubricado sob folha(s)
 nº 21 - 73. Em 08/05/17.

Rafael Rêbles Godoi
 RI 11.327-SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR

413/2017

pl0055-17

Folha nº 73 do Proc.
Nº 55 de 2017
Rafael Robles Godoi
RF 11.327-SGP-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0055/17**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

De acordo com a justificativa, a propositura possui como principal escopo assegurar a concorrência leal no segmento de transporte individual de passageiros, de maneira a permitir a coexistência da atividade dos taxis com as novas tecnologias.

Da leitura do projeto depreende-se, ademais, que o seu autor pretende facilitar a fiscalização exercida pelo Poder Público em face das novas modalidades de transporte individual de passageiros em veículo de aluguel.

O projeto pode prosperar, como veremos a seguir.

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União competência para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, “a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, **o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade**” (In “Direito Municipal Brasileiro”, Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363, grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

“Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; **trânsito e**



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0055-17

Folha nº 74 do Proc.
Nº 55 de 20 17
Rafael Robles Godoi
RF 11.327-SGP-12

tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território... Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas **leis locais**, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais... A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município”
(in “Direito Municipal Positivo”, Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).

Vale reproduzir, ainda, a lição de Hely Lopes Meirelles, ressaltando a competência normativa do Poder Legislativo:

“3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a **normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes**, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através dos atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos

(...)

4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece **normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito**. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: **o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato**. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração.”

(in “Estudos e Pareceres de Direito Público”, Ed.RT, 1984, pág.24, grifamos)

Outrossim, o projeto alinha-se ao disposto no art. 12 da Lei nº 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o qual dispõe:

“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,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0055-17

Folha nº 73 do Proc.
Nº 55 de 20 17
Rafael Robles Godoi
RF 11.327-SGP-17

de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços, e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas".

O projeto, portanto, está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, "caput"; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

Para aprovação, o projeto deverá contar com o voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica Municipal.

Ante o exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 03/05/17.

MARIO COVAS NETO

REIS

EDIR SALES

SANDRA TADEU

ZÉ TURIN

JANAINA LIMA

RINALDI DIGILIO

CAIO MIRANDA
CONTRARIO

CLAUDINHO DE SOUZA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 06 / 05 / 17
Pág. 39 Col. 4
Conferido

Rafael Robles Godoi
RF 11.327 - SGP.13

A Comissão de ADM
Em _____ às _____
Rafael Robles Godoi
RF 11.327-SGP-13