



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2
SPLegis

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 5/2017 DE 01/02/2017

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ementa:

SUSTAM-SE OS EFEITOS DA ALÍNEA "A" DO INCISO I, INCISO XI AMBOS DO ARTIGO 5o, INCISO I DO ARTIGO 7o. E ARTIGO 8o. DA PORTARIA No. 111/15 DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****Gabinete Vereador Adilson Amadeu****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº**PDL
5/2017

“Sustam-se os efeitos da alínea “a” do inciso I, inciso XI ambos do Artigo 5º, Inciso I do artigo 7º e artigo 8º da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes”. (Portaria que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas).

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica sustada os efeitos, em todos os seus termos a **alínea “a” do inciso I e inciso XI do Artigo 5º bem como o Inciso I do artigo 7º e artigo 8º** todos da **Portaria nº 111/15** da Secretaria Municipal de Transportes”, que trata da *regulamentação e credenciamento de plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas*.

Art. 2º As despesas com a execução do presente Decreto Legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Sala das Sessões, 31 de janeiro de 2017.

ADILSON AMADEU
VEREADOR

EQUIPE DE DILIGÊNCIA
01 FEV 2017

17:47 01/02/2017 016985 - Protocolo Legislativo - 58P.22

Matéria PDL 5/2017. TAIRO BATISTA ESPERANCA

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****JUSTIFICATIVA**

O presente decreto legislativo visa sustar e anular em todos os seus termos os efeitos de partes da Portaria nº 111/15 produzido pela Secretaria Municipal de Transportes, entendemos que tais dispositivos estão eivados de ilegalidade e inconstitucionalidade.

As alíneas, incisos e artigos destacados neste PDL encontram-se em total desacordo com legislações municipais e federais que tratam do assunto, exemplo a Lei Federal nº 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista e a lei federal 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Portanto, nada mais justo, do que aprovar o presente, sustando os efeitos dos dispositivos ilegais desta Portaria.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 02 - PDL 5 de 2017, (a)

Jose Roberto de Brito
Técnico Administrativo
RF: 11.433

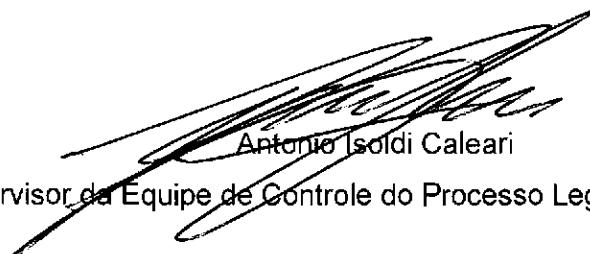
LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 01 FEV 2017
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública,</u>
<u>Artes, Transp., At. Econ. Tur., Esz. e Gastron.</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>

PRESIDENTE

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06, FEV, 2017


Antonio Isoldi Caleari

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO

EM 06/02/17 15 HS
POR 
SAÍDA 22/02/17 16 HS
ASS: 

4-61

22 02 17

[Handwritten signature]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PDL 05/17

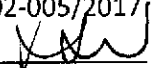
Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- 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;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

- 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;
- Lei Municipal nº 16.345, de 4 de janeiro de 2016, que dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, em casos de solicitação por aplicativo ou internet, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 14.636, de 27 de julho de 1977, que institui livro de transferência de alvarás de estacionamento de táxis, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 27.650, de 15 de fevereiro de 1989, fixa a competência para autorizar a expedição de Termo de Permissão e Alvará de estacionamento de Táxis no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Decreto nº 40.774, de 20 de junho de 2001, que regulamenta o artigo 2º da Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115, de 06 de abril de 2001;
- Decreto Municipal nº 44.530, de 24 de março de 2004, que concede isenção ao permissionário do sistema de transporte individual de passageiros por táxi, do pagamento de preço público para a expedição de novo alvará de estacionamento, na situação que especifica;
- Decreto Municipal nº 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;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 111, de 15 de abril de 2015, que regulamenta o credenciamento de operadoras de plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas/transporte individual de passageiros;
- PL 150/15, que altera o 'caput' do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do 3º, acrescenta o art. 3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei 15. 676, de 18 de dezembro de 2012, e dá outras providências;
- PL 421/15, que dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme art. 254 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, e dá outras providências;


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

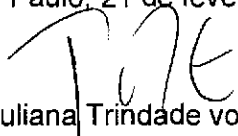
- PDL 63/16, que susta os efeitos, em todos seus termos, o Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016;

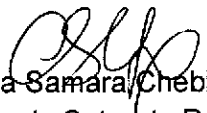
- PL 203/06, que estabelece limites e diretrizes para novas modalidades de transporte individual de passageiros e uso intensivo do viário urbano no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências;

- PL 55/17, 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.

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

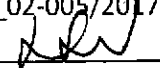
São Paulo, 21 de fevereiro de 2017.


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


Livia 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 n° 2.327, de 1997)

(Vide Lei n° 13.103, de 2015) (Vigência)

(Vide Lei n° 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;~~ fls. 9

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.

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 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 Nº 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 a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

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

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

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

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

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

Art. 4º (VETADO).

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

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

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

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

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

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

Art. 7º (VETADO).

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

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

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Art. 13. (VETADO).

Art. 14. (VETADO).

Art. 15. (VETADO).

Brasília, 26 de agosto de 2011; 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;
- 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:

Lívia Salomão Nogueira

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de 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, gional 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 desconto nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para 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 delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

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

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

V – (VETADO);

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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° 02-005/2017 fls. 21

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Livia Salomão Nogueira

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*

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 N° 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 N° 49/1969 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima
- Regulamentação: Decreto n° 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto n° 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei n° 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 n° 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei n° 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei n° 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei n° 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei n° 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complement.: - Decreto n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 10.308/1987.; ([ver documento](#))

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

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

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

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

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

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia 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 consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

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

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

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

II — Da pessoa jurídica e da permissão

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

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

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

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

II — Dispor de sede e escritório no Município;

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

- 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 d'este artigo será negada inscrição, se constar condenação:

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

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

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

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

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

V — Do Registro de Condutor

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

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

VI — Do Veículo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Nº 11.086 06/09/1991 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 07/09/1991 p. 2 c. 1

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/1989 (ver documento)

Autor(es): Albertino Nobre

Regulamentação: Decreto nº 30.437/1991 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 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.

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

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

A) (VETADO)
B) (VETADO)

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

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

Art. 4º - (VETADO)

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

Art. 6º - (VETADO)

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de setembro de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUÍZA 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)

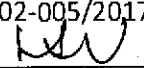
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E
DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA,
FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU
DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

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)


Livia 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)

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 18/01/2003 p. 1 c. 1

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia 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)

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

Base de dados: **legis**Pesquisar: **LEI14.002/2005 [Todos os campos]**Total de referências: **1**

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

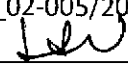
Projeto: Projeto de Lei N° 133/2005 (ver documento)

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


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 14.002, DE 10 DE JUNHO DE 2005

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

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

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

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

§ 1º (VETADO)

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

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

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

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

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

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

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

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

Título: LEI N° 16.403 23/03/2016 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 24/03/2016 p. 1 c. 1

Projeto: Projeto de Lei N° 563/2014 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Indexação: Adaptação - Pessoa portadora de deficiência - Táxi

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 16.403, DE 23 DE MARÇO DE 2016

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

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

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

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

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

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

Art. 2º (VETADO)

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 19/12/2012 p. 1 c. 3

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

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

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

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: **LEI16.344/2016 [Todos os campos]**Total de referências: **1**

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

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

Autor(es): Adilson Amadeu

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

{ Retorna }

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME



RF 11.274

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

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)

Lívia 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 N° 16.279, DE 8 DE OUTUBRO DE 2015

(Projeto de Lei n° 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 n° 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 n° 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 5º A Lei n° 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

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 05/01/2016 p. 1 c. 2

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

Título: DECRETO N° 14.636 27/07/1977 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 28/07/1977

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

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

RF 11.274

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

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

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

DECRETA:

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

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

a) estar regularmente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, antes de 31/5/77;

b) estar com o veículo emplacado pelo DETRAN, como táxi, antes de 31/5/77;

c) estar quite com a Taxa Rodoviária Única.

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

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

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

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

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

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

Título: DECRETO N° 27.650 15/02/1989 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 16/02/1989 p. 1 c. 1

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

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

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.

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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 determinação contida no "caput" deste artigo implicará no cancelamento da respectiva autorização.

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

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

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

TEREZA CRISTINA DE SOUZA LAJOLO, Secretária Municipal de Transportes

LUIZ EDUARDO RODRIGUES GREENHALGH, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

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

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

1/1

Título: DECRETO 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 explicativa: 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 Nº 40.774, 20 DE JUNHO DE 2001

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

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

DECRETA:

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

I - Carteira de Identidade (RG);

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

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

IV - Alvará de Estacionamento do veículo, em vigência.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA 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

RF 11.274

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

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 25/03/2004 p. 1 c. 1

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

[Retorna]

iAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Lívia 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

RF 11.274

Base de dados: **legis**
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 complm.: - 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

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:

TÁXI COMUM - RÁDIO

VIGÊNCIA A PARTIR DE
DECRETO Nº

PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)		PREÇO (R\$)	
MARCAÇÃO		MARCAÇÃO		MARCAÇÃO		MARCAÇÃO		MARCAÇÃO		MARCAÇÃO		MARCAÇÃO	
NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR	NO TAXÍM.	PAGAR
3,54	4,19	4,19	4,84	23,98	28,40	32,12	42,50	44,13	52,70	58,58	64,46	74,70	77,08
3,80	4,45	4,45	5,10	24,23	28,74	34,40	42,94	46,60	57,43	58,66	65,26	75,50	77,88
4,06	4,71	4,71	5,36	24,50	29,10	34,74	43,26	48,90	59,73	59,10	65,55	75,79	78,17
4,32	4,97	5,00	5,65	24,60	29,40	35,00	43,56	51,00	61,70	59,48	65,90	76,14	78,52
4,58	5,23	5,23	5,88	25,13	29,90	35,30	43,86	45,50	54,18	54,18	60,58	70,82	73,20
5,00	5,60	5,50	6,15	25,40	30,20	35,60	44,16	45,50	54,50	56,67	62,60	72,84	75,22
5,26	5,86	5,50	6,15	25,70	30,50	35,98	44,78	46,10	54,80	56,10	62,00	72,10	74,48
5,52	6,12	5,75	6,40	26,00	30,80	36,30	45,08	46,70	55,10	56,40	62,50	72,80	75,18
5,78	6,38	6,00	6,60	26,30	31,10	36,60	45,38	47,30	55,40	56,70	63,00	73,30	75,68
6,00	6,60	6,25	6,87	26,58	31,40	36,90	45,68	47,90	55,70	57,00	63,50	73,60	75,98
6,26	6,86	6,50	7,10	26,98	32,00	37,10	46,00	48,50	56,20	57,50	64,00	74,10	76,48
6,52	7,12	6,75	7,37	27,20	32,18	37,40	46,50	49,60	57,00	58,30	64,50	74,40	76,78
6,78	7,38	7,00	7,60	27,50	32,70	37,70	46,80	49,90	57,30	58,60	64,80	74,70	77,08
7,00	7,60	7,25	7,87	27,98	33,10	38,00	47,10	50,30	57,60	58,90	65,10	75,00	77,38
7,26	7,86	7,50	8,10	28,10	33,40	38,30	47,40	50,60	57,90	59,20	65,40	75,30	77,68
7,52	8,12	7,75	8,37	28,48	33,78	38,60	47,80	50,90	58,20	59,50	65,70	75,60	77,98
7,78	8,38	8,00	8,60	28,88	34,18	38,90	48,10	51,20	58,50	59,80	66,00	75,90	78,28
8,04	8,64	8,25	8,87	29,30	34,58	39,20	48,40	51,50	58,80	60,10	66,30	76,20	78,58
8,30	8,90	8,50	9,10	29,60	34,88	39,50	48,70	51,80	59,10	60,40	66,60	76,50	78,88
8,56	9,16	8,75	9,37	29,90	35,18	39,80	49,00	52,10	59,40	60,70	66,90	76,80	79,18
8,82	9,42	9,00	9,60	30,20	35,48	40,10	49,30	52,40	59,70	61,00	67,20	77,10	79,48
9,08	9,68	9,25	9,87	30,50	35,78	40,40	49,60	52,70	60,00	61,30	67,50	77,40	79,78
9,34	9,94	9,50	10,10	30,80	36,08	40,70	49,90	53,00	60,30	61,60	67,80	77,70	80,08
9,60	10,20	9,75	10,37	31,10	36,38	41,00	50,20	53,30	60,60	61,90	68,10	78,00	80,38
9,86	10,46	10,00	10,60	31,40	36,68	41,30	50,50	53,60	60,90	62,20	68,40	78,30	80,68
10,12	10,72	10,25	10,87	31,70	36,98	41,60	50,80	53,90	61,20	62,50	68,70	78,60	80,98
10,38	10,98	10,50	11,10	32,00	37,28	41,90	51,10	54,20	61,50	62,80	69,00	78,90	81,28
10,64	11,24	10,75	11,37	32,30	37,58	42,20	51,40	54,50	61,80	63,10	69,30	79,20	81,58
10,90	11,50	11,00	11,60	32,60	37,88	42,50	51,70	54,80	62,10	63,40	69,60	79,50	81,88
11,16	11,76	11,25	11,87	32,90	38,18	42,80	52,00	55,10	62,40	63,70	69,90	79,80	82,18
11,42	12,02	11,50	12,10	33,20	38,48	43,10	52,30	55,40	62,70	64,00	70,20	80,10	82,48
11,68	12,28	11,75	12,37	33,50	38,78	43,40	52,60	55,70	63,00	64,30	70,50	80,40	82,78
11,94	12,54	12,00	12,60	33,80	39,08	43,70	52,90	56,00	63,30	64,60	70,80	80,70	83,08
12,20	12,80	12,25	12,87	34,10	39,38	44,00	53,20	56,30	63,60	64,90	71,10	81,00	83,38
12,46	13,06	12,50	13,10	34,40	39,68	44,30	53,50	56,60	63,90	65,20	71,40	81,30	83,68
12,72	13,32	12,75	13,37	34,70	39,98	44,60	53,80	56,90	64,20	65,50	71,70	81,60	83,98
12,98	13,58	13,00	13,60	35,00	40,28	44,90	54,10	57,20	64,50	65,80	72,00	81,90	84,28
13,24	13,84	13,25	13,87	35,30	40,58	45,20	54,40	57,50	64,80	66,10	72,30	82,20	84,58
13,50	14,10	13,50	14,10	35,60	40,88	45,50	54,70	57,80	65,10	66,40	72,60	82,50	84,88
13,76	14,36	13,75	14,37	35,90	41,18	45,80	55,00	58,10	65,40	66,70	72,90	82,80	85,18
14,02	14,62	14,00	14,60	36,20	41,48	46,10	55,30	58,40	65,70	67,00	73,20	83,10	85,48
14,28	14,88	14,25	14,87	36,50	41,78	46,40	55,60	58,70	66,00	67,30	73,50	83,40	85,78
14,54	15,14	14,50	15,10	36,80	42,08	46,70	55,90	59,00	66,30	67,60	73,80	83,70	86,08
14,80	15,40	14,75	15,37	37,10	42,38	47,00	56,20	59,30	66,60	67,90	74,10	84,00	86,38
15,06	15,66	15,00	15,60	37,40	42,68	47,30	56,50	59,60	66,90	68,20	74,40	84,30	86,68
15,32	15,92	15,25	15,87	37,70	42,98	47,60	56,80	59,90	67,20	68,50	74,70	84,60	86,98
15,58	16,18	15,50	16,10	38,00	43,28	47,90	57,10	60,20	67,50	68,80	75,00	84,90	87,28
15,84	16,44	15,75	16,37	38,30	43,58	48,20	57,40	60,50	67,80	69,10	75,30	85,20	87,58
16,10	16,70	16,00	16,60	38,60	43,88	48,50	57,70	60,80	68,10	69,40	75,60	85,50	87,88
16,36	16,96	16,25	16,87	38,90	44,18	48,80	58,00	61,10	68,40	69,70	75,90	85,80	88,18
16,62	17,22	16,50	17,10	39,20	44,48	49,10	58,30	61,40	68,70	70,00	76,20	86,10	88,48
16,88	17,48	16,75	17,37	39,50	44,78	49,40	58,60	61,70	69,00	70,30	76,50	86,40	88,78
17,14	17,74	17,00	17,60	39,80	45,08	49,70	58,90	62,00	69,30	70,60	76,80	86,70	89,08
17,40	18,00	17,25	17,87	40,10	45,38	50,00	59,20	62,30	69,60	70,90	77,10	87,00	89,38
17,66	18,26	17,50	18,10	40,40	45,68	50,30	59,50	62,60	69,90	71,20	77,40	87,30	89,68
17,92	18,52	17,75	18,37	40,70	45,98	50,60	59,80	62,90	70,20	71,50	77,70	87,60	89,98
18,18	18,78	18,00	18,60	41,00	46,28	50,90	60,10	63,20	70,50	71,80	78,00	87,90	90,28
18,44	19,04	18,25	18,87	41,30	46,58	51,20	60,40	63,50	70,80	72,10	78,30	88,20	90,58
18,70	19,30	18,50	19,10	41,60	46,88	51,50	60,70	63,80	71,10	72,40	78,60	88,50	90,88
18,96	19,56	18,75	19,37	41,90	47,18	51,80	61,00	64,10	71,40	72,70	78,90	88,80	91,18
19,22	19,82	19,00	19,60	42,20	47,48	52,10	61,30	64,40	71,70	73,00	79,20	89,10	91,48
19,48	20,08	19,25	19,87	42,50	47,78	52,40	61,60	64,70	72,00	73,30	79,50	89,40	91,78
19,74	20,34	19,50	20,10	42,80	48,08	52,70	61,90	65,00	72,30	73,60	79,80	89,70	92,08
20,00	20,60	19,75	20,37	43,10	48,38	53,00	62,20	65,30	72,60	73,90	80,10	90,00	92,38
20,26	20,86	20,00	20,60	43,40	48,68	53,30	62,50	65,60	72,90	74,20	80,40	90,30	92,68
20,52	21,12	20,25	20,87	43,70	48,98	53,60	62,80	65,90	73,20	74,50	80,70	90,60	92,98
20,78	21,38	20,50	21,10	44,00	49,28	53,90	63,10	66,20	73,50	74,80	81,00	90,90	93,28
21,04	21,64	20,75	21,37	44,30	49,58	54,20	63,40	66,50	73,80	75,10	81,30	91,20	93,58
21,30	21,90	21,00	21,60	44,60	49,88	54,50	63,70	66,80	74,10	75,40	81,60	91,50	93,88
21,56	22,16	21,25	21,87	44,90	50,18	54,80	64,00	67,10	74,40	75,70	81,90	91,80	94,18
21,82	22,42	21,50	22,10	45,20	50,48	55,10	64,30	67,40	74,70	76,00	82,20	92,10	94,48
22,08	22,68	21,75	22,37	45,50	50,78	55,40	64,60	67,70	75,00	76,30	82,50	92,40	94,78
22,34	22,94	22,00	22,60	45,80	51,08	55,70	64,90	68,00	75,30	76,60	82,80	92,70	95,08
22,60	23,20	22,25	22,87	46,10	51,38	56,00	65,20	68,30	75,60	76,90	83,10	93,00	95,38
22,86	23,46	22,50	23,10	46,40	51,68	56,30	65,50	68,60	75,90	77,20	83,40	93,30	95,68
23,12	23,72	22,75	23,37	46,70	51,98	56,60	65,80	68,90	76,20	77,50	83,70	93,60	95,98
23,38	23,98	23,00	23,60	47,00	52,28	56,90	66,10	69,20	76,50	77,80	84,00	93,90	96,28
23,64	24,24	23,25	23,87	47,30	52,58	57,20	66,40	69,50	76,80	78,10	84,30	94,20	96,58
23,90	24,50	23,50	24,10	47,60	52,88	57,50	66,70	69,80	77,10	78,40	84,60	94,50	96,88
24,16	24,76	23,75	24,37	47,90	53,18	57,80	67,00	70,10	77,40	78,70	84,90	94,80	97,18
24,42	25,02	24,00	24,60	48,20	53,48	58,10	67,30	70,40	77,70	79,00	85,20	95,10	97,48
24,68	25,28	24,25	24,87	48,50	53,78	58,40	67,60	70,70	78,00	79,30	85,50	95,40	97,78
24,94	25,54	24,50	25,10	48,80	54,08	58,70	67,90	71,00	78,30	79,60	85,80	95,70	98,08
25,20	25,80	24,75	25,37	49,10	54,38	59,00	68,20	71,30	78,6				

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 N° 55.816 23/12/2014 (ver documento)

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOC 24/12/2014 p. 1 c. 1

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

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 modificado - BIREME

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Secretaria Geral Parlamentar
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,

D E C R E T A:

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.

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 111 Ano: 2015 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpapar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 111 Ano: 2015 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

Retificação

15/4/2015, Folha 23 16/4/2015, Folha 22

Ementa:

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

[Ver alterações](#)

Ver texto integral

2. PORTARIA Nº: 111 Ano: 2015 Secretaria: SMT

Publicação

3/12/2015, Folha 28

Ementa:

REGULAMENTA O CREDENCIAMENTO DE OPERADORAS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE CONEXÃO ENTRE PASSAGEIROS E TAXISTAS/TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

Ver texto integral

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 111 Ano: 2015 Secretaria: SMT**

Voltar

Imprimir

PORTARIA 111/15 - SMT

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

RESOLVE:

Art. 1º - Esta Portaria regulamenta o credenciamento de operadoras de plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas para a prestação de serviço de transporte individual de passageiros regidos pelo Decreto Municipal nº 56.489, de 08 de outubro de 2015 e Lei Municipal nº 7.329/69, com suas alterações e complementos.

Art. 2º - Poderão se habilitar ao credenciamento pessoas físicas ou jurídicas que sejam titulares do direito de uso de programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação em rede destinado à prestação do serviço previsto no art. 1º.

Art. 3º - O credenciamento dar-se-á mediante requerimento e aprovação do Departamento de Transporte Público - DTP da Secretaria Municipal de Transporte – SMT, nos termos do Anexo I desta Portaria.

Art. 4º - São condições para o credenciamento:

I – formular requerimento, com concordância irrevogável e irretratável do regime previsto nesta Portaria;

II – comprovar o cumprimento dos seguintes requisitos, quando couber:

a) ser pessoa jurídica organizada especificamente para esta finalidade ou pessoa física inscrita como Microempreendedor Individual - MEI;

b) possuir constituição perante a Junta Comercial;

possuir matriz ou filial no Município de São Paulo;

d) possuir inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

e) apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;

f) apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal e Distrital;

g) apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas.

h) apresentar Certidão Negativa de Débitos Tributários Mobiliários

i) apresentar Certidão Negativa da Justiça Estadual e Federal dos Diretores responsáveis legais pela empresa detentora dos direitos sobre a plataforma tecnológica.

§ 1º As condições exigidas devem ser mantidas ao longo da prestação do serviço, sob pena de descredenciamento.

§ 2º Cumpridos os requisitos deste artigo, a SMT emitirá, em até 30 (trinta) dias, o correspondente Termo de Credenciamento de Operadora de plataforma tecnológica de conexão entre passageiros e taxistas.

Art. 5º - São deveres das Operadoras para a prestação do serviço:

I – disponibilizar no programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação:

- a) taxímetro virtual para mensuração da tarifa, obedecido o limite previsto no art. 2º do Decreto Municipal nº 56.489/2015 e atendidos os parâmetros metrológicos aplicáveis;
- b) opção de sincronização do passageiro com os taxistas independentemente de chamada prévia;
- c) opção de escolha pelo passageiro por veículos adaptados
- d) opção por veículos com características e serviços diferenciados, de maneira a proporcionar maior capacidade de escolha pelo passageiro;
- e) a possibilidade de cálculo da estimativa do valor a ser cobrado antes da efetivação da corrida;
- f) a tarifa a ser cobrada e eventuais descontos, de maneira clara e acessível após a efetivação da corrida;
- g) ferramenta de avaliação da qualidade do serviço pelos passageiros em escala de 1 a 5, sendo 1 a pior qualidade e 5 a melhor qualidade incluindo campo de preenchimento livre;
- h) a identificação do taxista com foto, modelo do veículo e número da placa de identificação do veículo;

II - emitir recibo eletrônico para o passageiro, 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.

III - disponibilizar o acesso remoto a dados, de acordo com as especificações contidas no Anexo 2, ao Laboratório de Tecnologia e Protocolos Abertos para a Mobilidade Urbana –Mobilab, atualizados diariamente.

IV – garantir a observância da tarifa máxima a ser cobrada

V - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros;

VI - garantir a veracidade das informações cadastrais apresentadas e da base de dados;

VII – disponibilizar no veículo cadastrado dístico da Operadora devidamente autorizado pelo DTP;

VIII - expedir em nome do taxista um termo de cadastramento e disponibilizar acesso à lista de taxistas cadastrados ao DTP em tempo real;

IX – instituir cerca virtual que impeça o taxista cadastrado de atender praças onde ele não é autorizado a atuar;

X – cadastrar e permitir a operação somente de veículos e condutores autorizados para a atividade de táxi no Município de São Paulo, de acordo com os dados fornecidos pelo DTP;

XI – permitir a instalação do programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação em smartphones ou tablets somente com o lacre digital da Prefeitura;

XII – desenvolver mecanismos que inibam a recusa ou cancelamento injustificado de chamadas tanto por parte do taxista como por parte do passageiro.

§ 1º Os dados previstos no inciso III devem permanecer disponíveis por um período mínimo de 1 (um) ano.

§ 2º Fica assegurada a confidencialidade dos dados comerciais fornecidos pelas operadoras.

§ 3º Caso comprovada a omissão de dados ou o fornecimento de informações incorretas, as operadoras de plataformas tecnológicas estarão sujeitas ao descredenciamento, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis.

§ 4º. As Operadoras credenciadas para prestar o serviço de que trata esta Portaria deverão priorizar o atendimento às chamadas realizadas na forma do inciso I letra c deste artigo, salvo indisponibilidade de veículos adaptados para a corrida.

Livia Salomão Nogueira

§ 5º. É permitida a cobrança de serviços acessórios não compreendidos como simples melhoria ou desdobramento do serviço principal, desde que os custos para a sua prestação justifiquem a cobrança e sejam autorizados pelo DTP.

§ 6º O Sistema de Gerenciamento de Transportes Públicos – SGTP será alimentado com as informações processadas pelo Mobilab para fiscalização, planejamento e controle do sistema de taxis do Município.

Art. 6º - As operadoras de plataformas tecnológicas devem assegurar a não discriminação dos usuários e promover amplo acesso ao serviço.

Parágrafo único . O disposto neste artigo não impede a exclusão regulamentar de usuários e taxistas por motivo de justa causa.

Art. 7º - O descumprimento de qualquer obrigação estabelecida nesta Portaria, bem como das normas da legislação e regulamentação aplicáveis ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal e de outras penalidades previstas na legislação e na regulamentação vigentes, a cominação, isolada ou concomitantemente, observado o princípio do contraditório e ampla defesa das seguintes sanções:

- I - advertência;
- II - multa de acordo com a previsão legal;
- III – suspensão do credenciamento pelo prazo de um ano;
- IV – descredenciamento.

Parágrafo único . A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta.

Art. 8º - Os serviços de que trata esta Portaria sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação de regência.

Art. 9º - As exigências aqui previstas entram em vigor no prazo de 30 (trinta) dias, com exceção das previstas no art. 5º, que passam a vigorar no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da publicação desta Portaria.

Art. 10 - Os casos omissos serão analisados e deliberados pelo Diretor do DTP.

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

Arquivo nº 01/03

Arquivo nº 02/03

Arquivo nº 03/03

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00150/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

Autores atualizados por requerimento:

Ver. PR. EDEMILSON CHAVES (PP)

Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

Ver. WADIIH MUTRAN (PP)

"Altera o "caput" do art. 1º, altera o artigo 2º e o parágrafo único do 3º, acrescenta art.3º e muda a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2.012, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art.1º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. É vedado o transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo e o condutor estejam autorizados para esse fim pelos órgãos competentes.(NR)"

Art. 2º O art.2º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Na hipótese de descumprimento do dispositivo no art. 1º desta lei, o condutor infrator estará sujeito à cominação de multa no valor de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), bem como com a apreensão do veículo e demais sanções cabíveis. (NR)."

Art.3º O parágrafo único do art.3º da Lei nº 15.676, de 12 de dezembro de 2.012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Parágrafo único: O prazo para caracterizar reincidência é de 5 (cinco) anos, contados da data da infração anterior.(NR)"

Art. 4º Altera a numeração dos artigos 3º, 4º e 5º vigentes, e acrescenta art. 3º que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.3º Os estabelecimentos comerciais, hotéis, flats, supermercados, feira de exposição, eventos, shopping centers, churrascarias, hospitais, lojas e empresas comerciais de qualquer natureza estão proibidos de autorizar a permanência ou acesso de veículos de transporte individual de passageiro não autorizado a suas dependências, na ocorrência de descumprimento do disposto desta lei, por parte de estabelecimentos comerciais, estes arcarão com a multa de R\$ 28.000,00 (vinte e oito mil reais)."

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das sessões, Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 16/04/2015, p. 91

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00421/2015 do Vereador José Police Neto (PSD)

""Dispõe sobre a regulamentação do compartilhamento de automóveis, conforme Art. 254 da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014, que aprova a política de desenvolvimento urbano e o Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, e da outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Título I

Disposições Gerais

Art. 1. O sistema de compartilhamento de automóveis será estimulado, em conformidade aos arts. 225, 226, Inciso VII do Artigo 227, Incisos I, VI e XV do Artigo 228, §1º e inciso IV do Artigo 229, Inciso IV do artigo 240, §4º e inciso IV do artigo 245, e Artigo 254 da Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, e das diretrizes da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", através das normas contidas na presente Lei.

Art. 2. Esta lei objetiva garantir a segurança, confiabilidade, custo-benefício e incentivo ao compartilhamento de automóveis no Município de São Paulo, preferencialmente a partir do acesso às redes digitais pertinentes e da destinação de viário exclusivo para viagens compartilhadas.

Das Definições

Art. 3. Para os fins desta Lei, considera-se:

I - Compartilhamento de Viagem: Compartilhamento de trechos de uma mesma viagem por 2 (dois) a 4 (quatro) passageiros no mesmo automóvel, excluído dessa conta o condutor.

II - Compartilhamento de Automóvel sem condutor: modalidade de locação de automóveis, sem condutor, por hora e/ou fração de hora e/ou distância percorrida, disponível aos usuários durante todos os horários e dias da semana e que permite o acesso direto e automatizado dos usuários aos automóveis compartilhados;

III - Compartilhamento de automóvel com condutor: modalidade de prestação de serviço de transporte individual privado, com condutor, através de locação de veículo por curto período de tempo;

IV - Compartilhamento de Automóvel por Pessoa Física: Automóvel particular disponibilizado por pessoa física para compartilhamento, quando não estiver em uso pelo proprietário.

V - Compartilhamento de Viário: exclusividade de faixa de rolamento para automóveis com 3 (três) ou mais ocupantes.

VI - Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis: área delimitada pela Municipalidade, em vias e logradouros públicos, onde será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

VII - Área Operacional Estratégica: área delimitada pela Municipalidade pelo seu interesse estratégico na disponibilização de vagas fixas e exclusivas para estacionamentos de automóveis compartilhados em vias e/ou logradouros públicos, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações, respectivamente,

como forma de promoção de alternativas de transporte ou integração a outros modais de transporte;

VIII - Área Operacional Especial: área de intenso fluxo de veículos e pessoas, delimitada pelo Centro Expandido do Município de São Paulo, em cujas vias e logradouros públicos será permitido o estacionamento de automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas, para serem retirados e devolvidos pelos usuários do sistema, no início e fim de suas utilizações;

IX - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel sem condutor;

X - Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento automóvel com condutor;

XI - Sistema de Estacionamento Rotativo: áreas nas vias e logradouros públicos, cujo estacionamento de veículos é regulamentado pelo Município de São Paulo;

XII - Condutor Credenciado: empreendedor que disponibiliza a opção do compartilhamento remunerado de seu automóvel, podendo ser de sua propriedade ou de outrem, conforme disposto no inciso X do artigo 4 da Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, através de Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis Com Condutor.

Art. 4. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA), sejam elas com condutor ou sem condutor, no Município de São Paulo, devem se registrar na Secretaria Municipal de Transportes.

PARÁGRAFO ÚNICO: Os parâmetros para o registro devem ser elencados em portaria própria do órgão citado no caput deste artigo, seguindo as disposições desta lei.

Título II

Do Compartilhamento de Viagem

Art. 5. Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de compartilhamento de viagem.

§1º. Os mecanismos citados no caput deste artigo podem ser físicos ou virtuais;

§2º. Os mecanismos citados no caput podem ou não prever remuneração para qualquer das partes, ou mesmo divisão dos custos das viagens;

Título III

Do Compartilhamento de automóvel sem condutor

Capítulo I

Do Estacionamento em Locais de Uso Público

Art. 6; As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento em estabelecimentos privados não residenciais abertos ao público no Município de São Paulo.

Art. 7. A disponibilização das vagas citadas no Artigo 6 desta lei deverão atender as seguintes regras:

I - O executivo poderá exigir dos estabelecimentos citados no artigo 6 que possuam de 7 (sete) a 49 (quarenta e nove) vagas de estacionamento a reserva de até 2 (duas) delas para o compartilhamento de automóveis sem condutor;

II - O executivo poderá exigir dos estabelecimentos citados no artigo 6 que possuam 50 (cinquenta) ou mais vagas de estacionamento a reserva de até 8% (oito por cento) delas para o

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

compartilhamento de automóveis sem condutor, respeitando-se um limite máximo de 8 (oito) vagas por estabelecimento

§1º. As vagas reservadas nos termos do Inciso II deste artigo deverão ser aquelas imediatamente ao lado das reservadas a idosos e deficientes físicos.

§2º. Além do limite máximo estabelecido nos incisos I e II deste artigo, os estacionamentos privados abertos ao público, cumprindo as cotas de acessibilidade, podem disponibilizar qualquer número de vagas para o compartilhamento de automóveis sem condutor.

§3º. Os proprietários destes estabelecimentos estão autorizados a cobrar qualquer importância monetária, ou benefício não monetário das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor pelo uso destas vagas, de acordo com contrato direto entre as partes, a ser regulamentado pelo executivo.

Art. 8. A cada vaga de estacionamento disponibilizada para o compartilhamento de automóveis sem condutor por um estabelecimento privado não residencial aberto ao público, este estabelecimento será desobrigado de oferecer 5 vagas de estacionamento de uso geral, do total que a lei lhe impõe.

Art. 9. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor poderão, mediante permissão concedida pela Municipalidade, alocar automóveis de suas frotas em vagas de estacionamento exclusivas ou não em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, determinadas previamente pela Municipalidade.

§1º. A Municipalidade reserva-se o direito de incluir ou remover vagas de estacionamento exclusivas ou não para automóveis compartilhados sem condutor ou redelimitar a Área Operacional para Compartilhamento de Automóveis, Área Operacional Estratégica e Área Operacional Especial, a qualquer tempo, desde que respeitado o vencimento dos prazos das permissões concedidas às Operadora de Compartilhamento de Automóveis, sem prejuízo ao diálogo prévio com as mesmas.

§2º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem condutor deverão apresentar estudo técnico que comprove a necessidade de vagas de estacionamento fixas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

§3º. A partir dos estudos citados no parágrafo anterior, a Municipalidade definirá os locais exatos onde as vagas de estacionamento fixas e exclusivas serão demarcadas.

§4º. A Municipalidade deverá demarcar vagas de estacionamento, conforme a demanda das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor, considerando o interesse da Municipalidade.

Capítulo II

Das Permissões

Art. 10. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas fixas e exclusivas em vias e/ou logradouros públicos, denominadas Permissões para Estacionamento em Vagas Fixas, serão concedida às Operadora de Compartilhamento de Automóveis que atendam aos seguintes requisitos:

I - A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Sem Condutor deverá alocar no máximo 25% (vinte e cinco por cento) da sua frota de automóveis compartilhados no Município em vagas de estacionamento fixas e exclusivas em vias e/ou logradouros públicos do Município;

II - A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor deverá alocar ao menos 5% (cinco por cento) dos automóveis de sua frota, em um mínimo de 2 (dois) automóveis, em vagas de estacionamento de vias e/ou logradouros públicos localizadas em quaisquer das Áreas Operacionais Estratégicas.

Art. 11. As Permissões para estacionamento dos automóveis compartilhados em vagas livres em vias e/ou logradouros públicos, denominadas Permissões para Estacionamento em Vagas Livres, serão concedidas às Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor para alocar sua frota em qualquer vaga de via ou

logradouro público da Área Operacional de Compartilhamento de Automóveis do Município, mesmo que a mesma já tenha a permissão que trata o artigo 9.

§1º - O número máximo de automóveis de determinada Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor que poderão estar vinculados à Permissão para Estacionamento em Vagas Livres será definido pela Municipalidade, conforme a demanda das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis, apresentada em estudo técnico específico, proporcionalidade com a quantidade de vagas fixas disponibilizadas em vias e logradouros públicos e o interesse da Municipalidade.

§2º - A Permissão para Estacionamento em Vagas Livres garante que o automóvel que a ela for vinculado não terá restrição ao número máximo de horas para estacionamento em vagas do Sistema de Estacionamento Rotativo e será estacionado nesta gratuitamente pelo usuário do sistema.

Art. 12. Os automóveis compartilhados sem condutor, de matriz energética não poluente, poderão transitar irrestritamente no Município de São Paulo em todos os dias da semana e em qualquer horário, sem necessidade de obedecer ao Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, previsto no Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997.

Art. 13. A requisição de Permissão do disposto no art. 10 deverá ser feita mediante apresentação de documentação que indique a quantidade de automóveis que a Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor possui estacionados em vagas privadas, detalhando suas marcas, modelos, placas e locais de estacionamento, bem como as marcas, modelos, placas e números RENAVAM dos automóveis que serão estacionados nas vagas públicas, sejam elas fixas ou não.

Art. 14. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor pagará ao Município os seguintes valores, corrigidos anualmente pelo IPCA, como contraprestação à emissão das Permissões que requisitar:

I - O preço anual da Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas e Exclusivas será de R\$ 3.000,00 (três mil reais), por automóvel.

II - O preço anual da Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Especial que possua Sistema de Estacionamento Rotativo será equivalente a R\$ 2.000,00 (dois mil reais), por vaga.

§1º. A Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Especial que não possua Sistema de Estacionamento Rotativo será R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

§2º. A Permissão para Estacionamento em Vagas Fixas em Área Operacional Estratégica que não possua Sistema de Estacionamento Rotativo será R\$ 500,00 (quinhentos reais).

Art. 15. As Permissões concedidas pela Municipalidade às Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor terão prazo anual, com database definida no primeiro dia 1º de junho.

§1º. As permissões emitidas após a data-base terão preço e prazo proporcionais aos meses restantes para sua vigência.

§2º. As permissões poderão ser renovadas indefinidamente, desde que a solicitação renovatória seja feita com 45 (quarenta e cinco) dias corridos de antecedência do término do prazo.

§3º. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor terão o direito de preferência para renovação das permissões que já possuem. Se este direito não for exercido em até 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência da data-base, a permissão referente a determinada vaga exclusiva em via ou logradouro público ou direito de estacionamento em determinada Área será disponibilizada para outras Operadoras de Compartilhamento de Automóveis eventualmente interessadas.

§4º. Se nenhuma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor se interessar por determinada vaga exclusiva de estacionamento em via ou

Livia Salomão Nogueira

logradouro público de determinada Área Operacional, esta vaga será destinada ao seu uso original ou aquele pretendido pela Municipalidade conforme seu interesse. RF 11.274

§5º. Os preços e condições das permissões poderão ser alterados pela Municipalidade no momento de suas renovações, mas serão aplicados indistintamente a todas as Operadoras de Compartilhamento de Automóveis.

Art. 16. A permissão é intransferível, mas a Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor poderá solicitar a substituição do automóvel vinculada a ela a qualquer tempo.

Art. 17. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor poderão requisitar novas Permissões a qualquer tempo, observando-se os limites previamente estabelecidos nesta Lei ou pela Municipalidade, conforme as Áreas de Operação.

Art. 18. Os automóveis compartilhados vinculados às Permissões devem conter, em seus exteriores, adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação dos mesmos pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito como pertencentes à determinada Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e ao modelo de compartilhamento de automóvel sem condutor.

Capítulo III

Das Instalações de Apoio e Sinalizações do Sistema

Art. 19. A Municipalidade será responsável pela instalação de apoio e sinalização do sistema de compartilhamento de vagas, como placas e pinturas necessárias para demarcação das vagas fixas de estacionamento em vias e logradouros públicos, inclusive com as logomarcas das Operadoras de Compartilhamento de Automóveis, cabendo à Operadora de Compartilhamento de Automóveis o reembolso dos custos incorridos pela Municipalidade para realização de tais instalações ou pinturas.

Capítulo IV

Da Integração com Outros Modais de Transporte

Art. 20. A Municipalidade atuará em conjunto com as Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor e demais concessionários de serviços públicos para estabelecer solução tecnológica que permita a sinergia dos meios de acesso a outros modais de transporte, permitindo a integração e acesso facilitado do usuário do sistema aos automóveis compartilhados.

Art. 21. No intuito de integração com outros modais de transporte, as vagas fixas para estacionamento dos automóveis compartilhados serão definidas pelo Município considerando a proximidade, em um raio máximo de 200 (duzentos) metros, a estações de metrô, a terminais de ônibus, a pontos de ônibus de grande circulação e à estações de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Capítulo V

Das Responsabilidades

Art. 22. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causado aos automóveis das frotas das Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor por terceiros ou pelos usuários do sistema, tampouco por danos causados pelos automóveis compartilhados a terceiros ou aos próprios usuários do sistema.

Art. 23. A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores atuarão ostensivamente para fiscalizar, advertir, autuar e remover veículos de terceiros ou de outras Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) sem Condutor que estacionem indevidamente em vagas fixas e exclusivas concedidas a determinada Operadora de Compartilhamento de Automóveis.

Capítulo VI

Ações de Incentivo ao Compartilhamento de Automóveis

Art. 24. A Municipalidade promoverá campanhas publicitárias, através de mídias sociais e meios impressos e institucionais, no intuito de estimular o compartilhamento de automóveis no Município, tanto a seus servidores quanto aos cidadãos.

Título V

Do Compartilhamento de Viário

Art. 25. Em vias com 3 (três) ou mais faixas de rolamento não exclusivas para o transporte público coletivo, o executivo municipal deve destinar uma delas, exclusivamente, a automóveis com 3 (três) ou mais ocupantes, em período integral ou em horário de pico, em um ou ambos sentidos da via, conforme operação de órgão competente municipal.

§1º. As faixas exclusivas para veículos com 3 (três) ou mais ocupantes será denominada "Faixa de Alta Ocupação".

§2º. Em vias nas quais o acesso de motos é permitido, elas podem trafegar pela faixa de alta ocupação mesmo com apenas 1 (um) ocupante.

§3º. O serviço de transporte de passageiros individual público, desde que cumpra a determinação de três ocupantes (condutor mais dois passageiros), está autorizado a usar as Faixas de Alta ocupação.

§4º. Carros classificados como elétricos ou híbridos podem circular nas faixas de alta ocupação mesmo que com apenas 1 (um) ocupante.

§5º. Faixas reversíveis no sentido oposto podem ser utilizadas como faixa de alta ocupação.

§6º. Menores de idade também devem ser contados para se alcançar o número mínimo de ocupantes para uso da faixa de alta ocupação

Título VI

Compartilhamento de automóvel com condutor

Art. 26. Diferentemente de prestadores de serviços de transporte individual público, condutores credenciados operando através de uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de plataforma tecnológica.

Parágrafo único. A desobediência a este artigo submeterá os transgressores às sanções cabíveis e previstas em lei.

Art. 27. As solicitações e demandas de compartilhamento de automóveis com condutor deverão necessariamente ser realizadas por uma Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) Com Condutor registrada junto à Secretaria Municipal de Transportes, através de uma plataforma tecnológica.

Parágrafo único. Todos os veículos registrados e habilitados para realizar o compartilhamento devem estar em dias com suas obrigações municipais e devem estar autorizados pelas autoridades públicas a circular em vias públicas.

Art. 28. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor não se qualificam como prestadores de serviço público individual de transportes.

§1º. Os condutores credenciados não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

§2º. Todos os condutores credenciados deverão estar enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional como requisito para ingresso na plataforma.

§3º. Sobre o valor do serviço de logística ou compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Capítulo I

Dos Condutores

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

Art. 29. Para prestação serviço de compartilhamento de automóveis com condutor serão autorizados somente condutores que atendam os seguintes requisitos:

I - Sejam titulares de Carteira Nacional de Habilitação profissional válida, com a observação que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

II - Apresentem comprovante de antecedentes criminais;

§1º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá apresentar à Secretaria Municipal de Transportes documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos condutores credenciados:

I - Cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida.

II - Certidão de Distribuição Criminal na Comarca da Capital;

III - Certidão da Vara de Execuções Criminais na Comarca da Capital - DECRIM - Assinalada a opção CERTIDÃO POSITIVA DE EXECUÇÕES CRIMINAIS (original). Quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal, deverá apresentar a Certidão de Objeto e Pé e Pé e/ou Execução Penal Explicativas (original);

IV - Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal;

V - Atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo;

VI - Cópia do DUT - Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII - Comprovante de pagamento do DPVAT;

§2º. - O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado periodicamente, contendo atualização das informações fornecidas.

Capítulo II

Das Tarifas

Art. 30. Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de compartilhamento de automóvel com condutor devem ser divulgados previamente ao usuário.

Art. 31. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem garantir que seja disponibilizada aos usuários a opção de receber uma tarifa estimada para o serviço antes de confirmar sua contratação.

Art. 32. Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado de acordo com valores estabelecidos pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor.

§1º. Os pagamentos diretos e/ou em dinheiro só poderão ser feitos quando esta opção for oferecida previamente pelo aplicativo e processada pelas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, sendo vedados os pagamentos com valores maiores daqueles estabelecidos por ela.

§2º. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve possibilitar aos usuários o acesso posterior à toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na utilização do serviço.

Capítulo III

Das obrigações das OSCA com condutor

Art. 33. A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos condutores credenciados que deverá conter uma foto do mesmo, o modelo do veículo e o número da placa de identificação. Todas estas informações deverão estar à disposição do usuário demandante do compartilhamento quando de seu requerimento.

Art. 34. Não poderão ser credenciados como condutores nas Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) aqueles que:

- I - Tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos;
- II - Não possua uma carteira de condutor válida;
- III - Não tenha, no mínimo, 18 anos de idade.
- IV - Não possua residência fixa.

Art. 35. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor são responsáveis pelo bloqueio diário do condutor credenciado no aplicativo por ao menos 11 (onze horas)

PARÁGRAFO ÚNICO: Este período de descanso pode ser fracionado, desde que seja garantido que o primeiro período de descanso diário seja de 8 (oito) horas ininterruptas

Art. 36. Caso o condutor credenciado não cumpra um compartilhamento solicitado, o A Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor, a qual o ele está vinculado, deverá restituir ao usuário o valor máximo estimado do serviço, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de reparação

PARÁGRAFO ÚNICO: A ignorância sobre os vícios de qualidade por inadequação do serviço não eximem essa responsabilidade.

Art. 37. As Operadoras de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor devem assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

I - registros de viagem individuais dos usuários ou transportes de objetos por pelo menos um (1) ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e

II - os registros dos condutores credenciados pelo menos até um ano da cessação do acesso de um condutor ao seu sistema.

PARÁGRAFO ÚNICO: É de responsabilidade da Operadora de Sistema de Compartilhamento de Automóveis (OSCA) com condutor a confidencialidade das informações as implicações e sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

Título VII

Disposições Finais

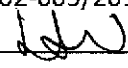
Art. 38. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 39. As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 40. 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 19/08/2015, p. 105

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


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 02 - 00063/2016 do Vereador Adilson Amadeu(PTB)

Autores atualizados por requerimento:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

"Susta os efeitos, em todos seus termos, o Decreto n° 56.981, de 10 de maio de 2016 (revoga decreto 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).

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

A. 1° Fica sustada os efeitos, em todos os seus termos ao Decreto n° 56.981, de 10 de maio de 2016, do gabinete do Prefeito, que 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.

Art. 2° As despesas com a execução do presente Decreto Legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3° Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 11 de maio de 2016.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/05/2016, p. 111

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



Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo**PROJETO DE LEI 01-00203/2016 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.

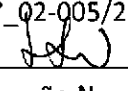
Art. 9º O proprietário condutor, ao explorar o serviço de transporte individual, deverá possuir formação específica bem como o cadastro municipal de condutor.

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.


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

"Art. 34. (...)

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

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

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

"Art. 42. (...)

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

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

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 20/05/2016, p. 105

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00055/2017 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"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.

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.

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. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/02/2017, p. 59

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 22/02/2017 às 16:30
RF
Márcia-Yoshimi Taniguchi Host
Auxiliar Operacional
RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora

Para Relatar:
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação - Poder Executivo
Em 15/03/2017
Presidente
Obs: O projeto será lido e votado em 8 dias nos
termos do artigo 61 do RI

ACORDÃO DA PROLEGATÓRIA DO PLENÁRIO MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SE ORDENADO PARA O LEGISLATIVO
EM 17/03/17 às 16h
POR: *Karel*
VOTA: 11/24 MAS: 17h ASS: *Karel*

Segue anexo 5, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado 5 por RF 11.328
nº 62 a 65 Em 08/05/17



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 62 do Pro.
Nº 02 - 05 de 2017

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP-12

PAR

pdI0005-17

442/2017

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº
0005/17.

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, que visa sustar, em todos os seus termos, a alínea "a" do inciso I e o inciso XI, ambos do art. 5º, o inciso I do art. 7º e o art. 8º, todos da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes, que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas.

Os dispositivos cuja sustação é pretendida neste decreto dispõem o seguinte: (i) dever das operadoras que prestam o serviço de disponibilizar no programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação taxímetro virtual para mensuração da tarifa, obedecido o limite previsto no art. 2º do Decreto Municipal nº 56.489/15 e atendidos os parâmetros metrológicos aplicáveis (art. 5º, inciso I, alínea "a"); (ii) dever de referidas operadoras de permitir a instalação do programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação em smartphones ou tablets somente com o lacre digital da Prefeitura (art. 5º, inciso XI); (iii) aplicação da sanção de advertência em virtude do descumprimento de qualquer obrigação estabelecida na Portaria, bem como nas normas da legislação e regulamentação aplicáveis (art. 7º, inciso I); e (iv) sujeição dos serviços de que trata a Portaria à incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação de regência (art. 8º).

Sob o ponto de vista estritamente jurídico, o projeto merece prosperar.

Nos termos da Lei Orgânica, compete à Câmara Municipal "zelar pela preservação de sua competência legislativa, sustando atos normativos do Executivo que exorbitem do poder regulamentar" (art. 14, XIII).

O primeiro aspecto a ser deslindado no caso vertente é, então, a competência do município para legislar sobre transportes no âmbito de seu território.

Com efeito, a Constituição Federal estabeleceu competir privativamente à União legislar sobre diretrizes da política nacional de transporte. No exercício dessa competência, a União editou a Lei n.º 12.587/2012 (Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

A interpretação acerca da competência legislativa municipal em matéria de serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros é autêntica e emana do próprio legislador federal. A esse respeito confira-se o seguinte dispositivo do citado diploma:

"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."



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pd10005-17

Folha nº 63 do Pro.
Nº 02-05 de 20 17

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
R. 11.328 - SGP 12

Afirmada a competência municipal para a regulamentação (organização, disciplina e fiscalização) dos serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros, impõe-se aclarar o instrumento adequado à normatização do tema.

Na esteira do que defende CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO (Curso de Direito Administrativo; Ed. 20; Malheiros; p. 318/319):

“O Texto Constitucional brasileiro, em seu art. 5º, II, expressamente estatui que: ‘Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de *lei*’.

Note-se que o preceptivo não diz ‘decreto’, ‘regulamento’, ‘portaria’, ‘resolução’ ou quejandos. Exige *lei* para que o Poder Público possa impor obrigações aos administrados. É que a Constituição brasileira, seguindo tradição já antiga, firmada por suas antecedentes republicanas, não quis tolerar que o Executivo, valendo-se de regulamento, pudesse, por si mesmo, interferir com a liberdade ou propriedade das pessoas.”

Por esse motivo, ao chefe do Executivo compete expedir decretos e regulamentos **para a fiel execução de leis** (CF/88, art. 84, IV e Lei Orgânica, art. 69, III).

De outro giro, não se nega a existência de abalizada doutrina a defender a inauguração, a partir da EC n.º 32/2000, dos denominados “decretos autônomos”, compreendidos como decretos sem feição regulamentar, cuja validade emana diretamente da Constituição Federal.

No entanto, tais normas encontram azo exclusivamente no campo da tipologia estabelecida pela norma ápice, ou seja, “organização e funcionamento da administração federal, quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos”, bem como “extinção de funções ou cargos públicos, quando vagos” (CF/88, art. 84, VI).

Veja-se, por conseguinte, que “em todas essas situações, a atuação do Poder Executivo não tem força criadora autônoma, nem parece dotada de condições para inovar decisivamente na ordem jurídica, **uma vez que se cuida de atividades que, em geral, estão amplamente reguladas na norma jurídica**” (MENDES, Gilmar Ferreira e BRANCO, Paulo Gustavo Gonet; Curso de Direito Constitucional; 6ª ed. Saraiva, p. 949; grifou-se).

Os dispositivos da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes cuja sustação é pretendida neste decreto claramente não se amoldam às situações previstas na Constituição Federal, tendo por objetivo puro e simples arvorar-se como sucedâneo de lei, bem como abreviar o devido processo legislativo que culminaria na edição de lei, o único instrumento normativo adequado para reger os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros, ainda que somente quanto aos aspectos de disponibilização e permissão para instalação de programas de conexão entre passageiros e taxistas, aplicação



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pdl0005-17

Folha nº 64 do Proc
Nº 02-05 de 20 17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
R.T. 11.328-SCP. 12

de sanções pelo descumprimento da norma e sujeição de referidos serviços ao recolhimento de impostos.

Com efeito, trata-se de imposição de atividades, sanções e impostos aos particulares, em nítido desrespeito ao princípio constitucional da reserva legal, segundo o qual ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei (art. 5º, inciso II, da Constituição Federal) e, mais especificamente no campo tributário, ao princípio da legalidade estrita, de acordo com o qual é vedado à União, aos Estados e aos Municípios exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça (art. 150, inciso I, da Constituição Federal).

Não se desconhece a relevância da questão subjacente à regulamentação das plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas. Da mesma forma, é inquestionável que a situação clama por regulamentação imediata. Nada obstante, a atividade normativa não pode efetivar-se ao arrepio das normas constitucionais. Esse é o preço a pagar pela manutenção da higidez do Estado Democrático de Direito, no bojo do qual o princípio da repartição de poderes assume curial relevo.

Por fim, observe-se que o decreto legislativo é o instrumento apto a ser utilizado nas hipóteses em que o Poder Executivo exorbita de sua competência regulamentar e usurpa a competência legislativa da Câmara, nos termos do art. 236, *caput*, do Regimento Interno, devendo a matéria ser submetida à apreciação do Plenário, nos termos do art. 105, XIII, do mesmo diploma.

Ante o exposto, na forma do Substitutivo que segue, apresentado para adequar o texto à técnica legislativa prevista na Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, somos **PELA LEGALIDADE**.

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 0005/17.**

Susta, em todos seus termos, a alínea "a" do inciso I e o inciso XI, ambos do art. 5º, o inciso I do art. 7º e o art. 8º, todos da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes, que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam sustados, em todos os seus termos, a alínea "a" do inciso I e o inciso XI, ambos do art. 5º; o inciso I do art. 7º e o art. 8º, todos da Portaria nº 111/15 da Secretaria



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pdl0005-17

Folha nº 65 do Proc. ...
Nº 02 - 0 de 20 17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
R. 11.328 - SGP. 12

Municipal de Transportes, que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas.

Art. 2º As despesas com a execução do presente Decreto Legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em

04/05/2017.

MARIO COVAS NETO

REIS

EDIR SALES

SANDRA TADEU

ZÉ TURIN

JANAINA LIMA

RINALET DIGILIO

CAIO MIRANDA

CLAUDINHO DE SOUZA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

fls. 85

DE 06/05/17

Pág. 102 Col. 2

Conferido _____

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

À Comissão de ADM

Em 08/05/17

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP. 12

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 22-05-2017 às 14:30

Marcia RF 100823

Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

~~Me Vereador / A Vereadora~~

GILSON BARRETO

Para retirar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 23/05/17

Tomás

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 63 do RI

segue m juntado 8, nesta data documentos,
e papel de informação rubricado 8 sob folha(s),
nº 66 e 67 Em 29/6/17
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12 Marcia



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PDL 005/2017

autuado em 03/02/2017 16:45:23.

Folha nº 66 de 86

Processo nº 005/17

Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF 100.823 - SGP-10

PAR

900/2017

PARECER

DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 005/2017

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo, de iniciativa do nobre Vereador Adilson Amadeu, que susta a alínea "a" do inciso I e o inciso XI, ambos do art. 5º, o inciso I do art. 7º e o art. 8º, todos da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes. Dita Portaria regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas, e dá outras providências.

Os pontos da Portaria nº 111/15 que se pretende sustar os efeitos com este PDL são:

"Art. 5º - São deveres das Operadoras para a prestação do serviço:

I – disponibilizar no programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação:

a) taxímetro virtual para mensuração da tarifa, obedecido o limite previsto no art. 2º do Decreto Municipal nº 56.489/2015 e atendidos os parâmetros metrológicos aplicáveis;

...

XI – permitir a instalação do programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação em smartphones ou tablets somente com o lacre digital da Prefeitura;

...

Art. 7º - O descumprimento de qualquer obrigação estabelecida nesta Portaria, bem como das normas da legislação e regulamentação aplicáveis ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal e de outras penalidades previstas na legislação e na regulamentação vigentes, a cominação, isolada ou concomitantemente, observado o princípio do contraditório e ampla defesa das seguintes sanções:

I – advertência;

...

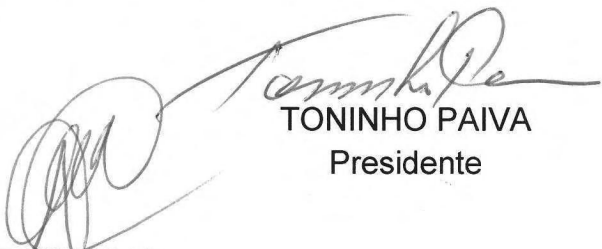
Art. 8º - Os serviços de que trata esta Portaria sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação de regência."

Na justificativa ao PDL, o nobre proponente afirma que os dispositivos acima citados são ilegais e inconstitucionais e que "encontram-se em total desacordo com legislações municipais e federais que tratam do assunto, exemplo a Lei Federal nº 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista e a lei federal 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana".

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** do Projeto, na forma de um **Substitutivo** para adequar o texto à técnica legislativa prevista na Lei Complementar nº 95/98.

No âmbito de análise desta Comissão de Administração Pública, consignamos parecer **favorável** ao Projeto, na forma do **Substitutivo** apresentado em CCJLP.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 28/06/2017.


TONINHO PAIVA
Presidente


ANDRÉ SANTOS


ANTONIO DONATO

FERNANDO HOLIDAY


GILSON BARRETO
Relator

PATRÍCIA BEZERRA

RELCOM
901/2017

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 30/06/17Pág. 134 Col. 2ºConferido 088

À Comissão de

Em 30/06/17Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823RECEBIDO na Comissão de
Trânsito, Transp., Ativ. Econômica,
Turismo, Lazer e Gastronomia.Em 31/07/2017 às 13:00Por Fatima RF 100749MARIA DE FATIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.Em 01/08/2017

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 63 do RI.Segue 2 juntado 2, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado 2 sob folha(s)
nº 68 e 69 Em 17/08/2017Hugo Zanoni Harbs / RF. 11.391
Técnico Administrativo SGP. 12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PDL 005/2017

Folha nº 68
Nº 02-05 do Proc.
de 2017
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 SGP. 12

PARECER Nº 1026/2017. DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 005/2017.

O presente Projeto de Decreto Legislativo, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu (PTB), susta, em todos os seus termos, a alínea "a" do inciso I e o inciso XI, ambos do art. 5º; o inciso I do art. 7º e o art. 8º, todos da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes, que regulamenta e credencia plataformas tecnológicas de conexão entre passageiros e taxistas.

Depreende-se da justificativa do autor que a medida visa sustar e anular os termos e efeitos de partes da Portaria nº 111/15 da Secretaria Municipal de Transportes, entendendo que tais dispositivos não estão em consonância com a legalidade e a constitucionalidade.

O autor aponta ainda que as alíneas, incisos e artigos destacados estão em total desacordo com a legislação dos municípios e federal que tratam do assunto, a exemplo da Lei Federal Nº 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista e da Lei Federal Nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa posicionou-se pela legalidade da propositura nos termos do substitutivo, a fim de adequar o texto à técnica legislativa prevista na Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A Comissão de Administração Pública consignou parecer favorável ao projeto, na forma do substitutivo aprovado na CCJLP.

Diante do exposto e considerando o relevante interesse público da iniciativa, somos **favoráveis** à aprovação da presente propositura, nos termos do substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 16/08/2017.

Relatório 1038/2017

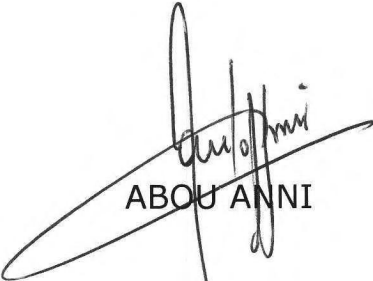


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

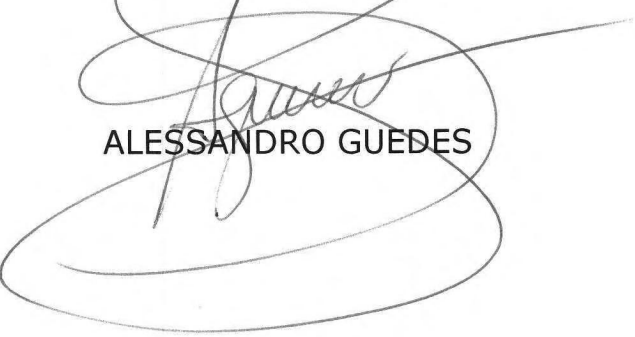
PDL 005/2017

Folha nº 69 do Proc.
Nº 02.05 de 2017.
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 / SGP. 12


SENIVAL MOURA
(Presidente)


ABOU ANNI


ADILSON AMADEU


ALESSANDRO GUEDES


CONTE LOPES


JOÃO JORGE


RICARDO TEIXEIRA
(Relator)

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 17 / 08 / 2017

Pág. 60 Col. 02

Conferido: Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

A Comissão de Finanças
e Orçamento

Em 17 / 08 / 2017
Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391