

Matéria PL 892/2013. Não assinado digitalmente.



Câmara Municipal de São Paulo

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 01 de 1 (fs. 1)
Nº 01.882
RF 100-006

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01-00892/2013

Dispõe sobre a permissão de uso das faixas exclusivas de ônibus por veículos integrantes da frota de transporte individual por taxi no município de São Paulo e da outras providencias.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica permitido o uso das faixas exclusivas de ônibus no município de São Paulo por veículos integrantes da frota de transporte individual por taxi.

Art. 2º A permissão que trata esta Lei atinge todos os dias da semana em suas 24 horas.

Art. 3º Esta lei será regulamentada pelo Executivo, no prazo de 90 (noventa dias) a contar da data de sua publicação.

Art. 4º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

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

Sala das Sessões, 18 de dezembro de 2013.

ADILSON AMADEU
VEREADOR

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

04 FEV 2014

SPG.42

099 - 931.22 - 18/12/2013 - 16:34 - 00037

Segue(m) junto(s), nesta data,
documentos () sob nº
— 2 — ... 2 ... 2 ... 2 ...
sob nº 3 ... 5 ... 2 ... 1 ... 4 ...
Ass: 

Adelina Ciccone
Assistente Parlamentar
Registro 100 406



Câmara Municipal de São Paulo

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 01 do processo
Nº 04.892 fls. 3
R- 100 A05

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista a necessidade da administração pública em melhorar o trânsito e mobilidade urbana de nossa cidade é a razão de existir deste projeto.

Notório que os veículos por aluguel, ou seja, Taxis são uma alternativa para que os motoristas deixem seus veículos na garagem para seus deslocamentos curtos.

Ademais, embora os investimentos em veículos de transportes coletivos vêm crescendo, a mesma está longe de proporcionar o nível de conforto do automóvel.

Para o taxista vislumbra-se um incremento de seu faturamento, diante do aumento das solicitações de corrida.

Assim, por ser um modal que melhora o trânsito por sua natureza e considerando ser um projeto de interesse público é que espero a acolhida e atenção dos nobres Pares.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº03.....

do processo nº01 - 892..... de 2013.... 5 / 2 / 24 (a) 50

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE

ÀS COMISSÕES DE: 01 FEV 2011

CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO

TRIBUTOS, TRIBUTANTE ATIVO, ECOS.

COMUNICAÇÃO, LITIGÂNCIA E GASTOS

FINANÇAS E ORÇAMENTO



PRESIDENTE

~~MARTA COSTA~~

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06 FEB 2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor – SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSTURAS

EM 10/2/14 AS 15:30 hs
POR Fran

SALA: 20/02/14 AS 15h ASS: Rena

RECEBIDO NA PROCURADORIA GERAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
SETOR DE PESSOA E ASSessoria LEGAL E AS PROPOSTURAS
EM _____
POR _____
DATA _____

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s),
rubricado(s) sob n°(s) 04 a 93 e folha de
informação sob n° 20/102/2014

M^{te} José
Maria José de Oliveira
RP 10.900

Folha nº 04 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 892/13

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

- Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passagem em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências. Com as alterações posteriores;
- Lei Municipal nº 11.851, de 10 de julho de 1995, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o tráfego de ônibus - FUNCOR, e dá outras providências. Revogada parcialmente pela Lei nº 13.241/2001;
- Lei Municipal nº 12.615, de 04 de maio de 1998, que autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus - declarada inconstitucional;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 41.073, de 30 de agosto de 2001, que institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Portaria SMT nº 148/2012, que autoriza a circulação de táxis nos corredores exclusivos de ônibus que especifica e mantém até as 4h00 do dia 30 de setembro de 2014. Revoga a Portaria nº 33/12 (SMT);
- Portaria SMT nº 149/2012, que autoriza a utilização dos corredores, no horário noturno, pelos veículos automotores de passageiros e mantém até as 4h00 do dia 30 de setembro de 2014. Revoga a Portaria nº 34/12 (SMT);
- Portaria SMT nº 119/2004, que permite circulação de táxis nos "Passa Rápidos" que especifica. Alterada pela Portaria nº 146/2004 (SMT);
- Portaria SMT nº 146/2004, que altera Portaria SMT nº 119/04, a qual permite a circulação de táxis nos "Passa Rápidos" que especifica;
- Notícia do dia 05 de fevereiro de 2014, extraída do site www.redebrasilatual.com.br, sob o título "Decisão sobre táxis nos corredores de ônibus fica para 28 de fevereiro";
- PL nº 0067/2005, que autoriza os taxistas da Cidade de São Paulo a trafegarem pelas faixas exclusivas de ônibus. Acompanha Razões de Veto;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

- PL nº 0218/2005, que dispõe a regulamentação do exercício de moto-frete no município de São Paulo, e dá outras providências. Acompanha Razões de Veto;
- PL nº 521/05, que dispõe sobre a sinalização orientada para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências. Acompanha Razões de Veto;
- PL nº 0445/2007, que dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que especifica, e dá outras providências;
- PL nº 0148/2011, que dispõe sobre o transporte de passageiros pelo serviço de táxi no Município de São Paulo, nos dias e horários que especifica, e dá outras providências;
- PL nº 0157/2011, que dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a trafegarem pelos corredores exclusivos de ônibus;
- PL nº 0162/2011, que dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de Atendimento Especial - Atende, a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus;
- PL nº 0146/2012, que dispõe sobre a permissão de veículos conduzidos por corretores de imóveis a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus, durante o horário de restrição de circulação de veículos, e dá outras providências;
- PL nº 0298/2012, que dispõe sobre diretrizes para instituição de programa de acessibilidade, e dá outras providências;
- PL nº 0239/2013, que dispõe sobre o uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de veículos particulares em determinados horários e dias na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- PL nº 0368/2013, que dispõe sobre a permissão de veículos do Serviço Funerário Municipal de trafegarem pelos corredores exclusivos do ônibus;
- PL nº 0411/2013, que dispõe sobre a autorização contínua para automóveis particulares de passageiros, com no mínimo três ocupantes, trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, e dá outras providências;
- PL nº 0533/2013, que dispõe sobre a autorização de circulação de táxi nos corredores e faixas exclusivos de ônibus;
- PL nº 0762/2013, que dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de veículos particulares nos horários entre 10h e 17h e entre 20h e 5h da manhã, e dá outras providências;
- PL nº 0827/2013, que regulamenta o uso da faixa preferencial de ônibus no Município, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

- PL nº 0850/2013, que dispõe sobre a inclusão da permissão do uso das faixas de ônibus para deficientes físicos, e dá outras providências;
- PL nº 0844/2013, que dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de táxis nos horários entre 10h e 17h, e dá outras providências;
- PL nº 0896/2013, que autoriza a circulação de táxis que estejam transportando passageiro em corredores exclusivos de ônibus, e dá outras providências.

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

Embora a pesquisa legislativa tenha constatado a tramitação de projetos de lei semelhantes, o PL 533/13, que dispõe sobre a autorização de circulação de táxi nos corredores e faixas exclusivos de ônibus, sendo que permite a circulação de táxis nos corredores de ônibus desde que estejam transportando passageiros; bem como o PL 844/13, que determina que a utilização do corredor seja feita de segunda a sexta feira das 10hs às 17hs, tais projetos se diferenciam do presente PL 892/13 na medida em que o presente PL 892/13 dispõe apenas sobre o uso por táxis de faixas exclusivas de ônibus em todos os dias da semana e 24 horas por dia, razão pela qual não se aplica o art. 212, inciso IV do Regimento Interno da Câmara Municipal, segundo o qual serão devolvidas ao autor as proposições que contiverem o mesmo teor de outra já apresentada na mesma sessão legislativa.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03, inclusive para avaliação da legalidade da propositura face ao artigo 7º da Lei Complementar Federal nº 95/98, o qual dispõe que um mesmo assunto não pode ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a posterior visar alterar ou complementar a lei considerada básica.

São Paulo, 20 de fevereiro de 2014.

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

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 07 do proc. fls. 9
Nº 01-08922 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 7329

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 7.329 11/07/1969 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
- Ementa: Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 49/1969 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima
- Regulamentação: Decreto nº 8.439/1969 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 40.774/2001 - Regulamenta o art. 2º desta Lei, com as alterações introduzidas pela Lei nº 13.115/2001. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Lei nº 7.802/1972 - Revoga o par. 1º do art. 14 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.088/1974 - Revoga o par. 2º do art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 8.353/1975 - Revoga os pars. 2º e 3º do art. 22 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 10.195/1986 - Revoga o par. único do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.676/2012 - Revoga o inciso XLIX do art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complem.: - Decreto nº 38.563/1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas ou similares denominado Moto-Frete, aplicando, no que couber, as regras previstas nesta Lei.
- Decreto nº 44.220/2003 - Dispõe sobre o serviço de transporte de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, denominado Moto-Frete.
- Alterações: Lei 7.802/1972 - Altera o art. 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.816/1972 - Altera o art. 24 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.926/1973 - Altera o art. 17 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 7.953/1973 - Altera os arts. 19 e 20 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.198/1974 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 8.353/1975 - Altera o par. único do art. 12 e os arts. 23 e 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 9.392/1981 - Altera a letra "d" do art. 58 desta Lei; revoga a Lei nº 8.198/1974.; ([ver documento](#))
Lei 10.109/1986 - Acresce pars. ao arts. 12 e 34 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.280/1987 - Altera os arts. 12 e 34 desta Lei; revoga a Lei nº 10.109/1986.; ([ver documento](#))
Lei 10.308/1987 - Altera os arts. 41 a 46 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 10.647/1988 - Altera os pars. 1º e 2º do art. 7º da Lei nº 10.308/1987.; ([ver documento](#))
Lei 11.296/1992 - Altera os arts. 15 e 42 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 12.830/1999 - Altera o art. 25 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.115/2001 - Adiciona 5 pars. ao art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

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:

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

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

III — Do motorista profissional autônomo

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

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

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

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

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

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

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

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

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

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

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

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

Folha nº 09 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

V — Do Registro de Condutor

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

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

VI — Do Veículo

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacerado 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.

Folha nº 11 do proc.
 Nº 01-0892 de 2013
 O funcionário
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

VII — Do Alvará de Estacionamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diha nº 12 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

VIII — Dos pontos de estacionamento

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

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

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para ele designados no respectivo Alvará.

§ 2.º — Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 29 — Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Art. 30 — A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la "ex-officio", por motivo de interesse público.

Art. 31 — Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio da Prefeitura quanto aos locais de interesse turístico, ser estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 32 — Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 33 — A utilização, fiscalização, sinalização e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

IX — Do transporte de passageiros por lotação

Art. 34 — Os veículos de aluguel à taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros somente poderão executar serviço de lotação, excepcionalmente e com prévia autorização da Prefeitura, ouvida, se necessário, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Art. 35 — Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

X — Das obrigações dos permissionários e condutores de táxis

Art. 36 — Os permissionários e condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 37 — As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda, a:

- a) manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;

Folha nº 13 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

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

XI — Das Taxas

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

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

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- b) ponto livre — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

Folha nº 14 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
M. J. Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940.

II — De Expediente, referente a:

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

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

XII — Das Penalidades

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

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

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

folha nº 15 de 15
Nº 01-088088 de 2013 fls. 17
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII — Das Disposições Gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 17 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

- a) empresas permissionárias;
- b) motoristas profissionais autônomos;
- c) motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- d) sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

§ único — Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 56 — Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1970.

Art. 58 — Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 5 (cinco) anos de fabricação.

§ único — Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Art. 59 — Ficam isentos da Taxa de Licença para Publicidade as inscrições, siglas ou símbolos que, aprovados pela Prefeitura, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n.º 6.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

"I — para veículos terrestres de aluguel ou a frete destinados ao transporte individual de passageiros ou de carga, e que aguardem serviço estacionados nas vias públicas — segundo o disposto na legislação em vigor."

"Art. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo."

Art. 61 — O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas nesta lei, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

§ único — No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr\$ 0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 62 — A empresa, o motorista profissional, autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transitorias e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

§ único — As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

XIV — Das Disposições Transitórias

Art. 64 — Os atuais proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, se não atenderem, até 31 de maio de 1970, ao estabelecido no artigo 2.º desta lei.

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuem "Alvarás de Permissão para Estacionamento" — expedidos de conformidade com a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

§ único — O sucessor na propriedade do veículo deverá satisfazer as exigências desta lei e das demais disposições regulamentares.

Art. 66 — Até 31 de maio de 1970, somente serão expedidos alvarás iniciais para empresas que possuam Termo de Permissão e, nos termos do artigo 23, para motoristas profissionais autônomos cujos alvarás tenham caducado, atendidas, sempre, as exigências desta lei e demais normas regulamentares.

Art. 67 — Fica assegurada a renovação dos "Alvarás de Permissão para Estacionamento" relativos a veículos pertencentes a 2 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- a) ter sido o Alvará expedido em data anterior à da vigência desta lei;
- b) não ser qualquer dos 2 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo Alvará tenha sido expedido após a vigência desta lei;
- c) serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68 — No caso de veículo pertencente a vários co-proprietários, será permitida a transferência do Alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, atendida a exigência prescrita na letra "c" do artigo anterior, e até 31 de maio de 1970, após o que aquele documento caducará.

XV — Das Disposições Gerais

Art. 69 — As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Paulo Salim Maluf — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, José Luiz de Anhala Mello — O Secretário das Finanças, Fernando Ribeiro do Val — O Secretário de Obras, Sérgio Roberto Ugolini — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Ernesto Tolle — O Secretário de Higiene e Saúde, Tito Lopes da Silva — O Secretário de Abastecimento, Fábio Riodi Yassuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Boarin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos Joel Nelli.

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

Folha.nº 19 do proc. fls. 21
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário M. José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 20 do proc. fls. 22
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 21 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

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

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

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

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

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

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

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

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 21 de agosto de 1973, 420.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, José Carlos de Figueiredo Ferraz — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Paulo Villaza — O Secretário das Finanças, Nelson Gomes Teixeira — O Secretário Municipal de Transportes, Ion de Freitas.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, em 21 de agosto de 1973. — O Diretor, João Alberto Guedes

LEI N.º 7.953, DE 16 DE NOVEMBRO DE 1973

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4.º — VETADO

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

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

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

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

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

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

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

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

LEI N.º 8.088, DE 12 DE JULHO DE 1974

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

Miguel Colasuonno, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 24 de junho de 1974, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

I — VETADO

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

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

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 12 de julho de 1974, 421.º da fundação de São Paulo — O Prefeito, Miguel Colasuonno — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Theophilo Arthur de Siqueira Cavalcanti Filho — O Secretário das Finanças, Nelson Mortada — O Secretário Municipal de Transportes, Mario Alves de Melo — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Luiz Mendonça de Freitas.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 12 de julho de 1974 — O Chefe do Gabinete, Edmundo de Menezes Guimarães.

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

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

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

folha nº 24 do proc. fls. 26
Nº 01-0892 de 20.13
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

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

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

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

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

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

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

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

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

folha nº 25 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

fls. 27

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

folha nº 26 do proc. fls. 28
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário MEYOSO
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

LEI N.º 9392, DE 21 DE DEZEMBRO DE 1981

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 27 do proc. fls. 29
 Nº 01-0892 de 20. 13
 O funcionário Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF.10.940

LEI Nº 10.109 , DE 9 DE SETEMBRO DE 1.986

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

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

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

"§ 1º - São admitidos nos serviços de que trata esta lei veículos da categoria "utilitários" ou similares ("peruas") desde que dotados do mínimo de 3 (três) portas e atendidos os requisitos estabelecidos nas alíneas "a" e "b" e no § 3º do artigo 16 do Decreto nº 8.439, de 10 de outubro de 1969, com a redação dada pelo Decreto nº 16.930, de 6 de outubro de 1980".

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de setembro de 1.986, 4339 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLAUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
 Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de setembro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

folha nº 28 do proc. fls. 30
 Nº 01-0892 de 2013
 O funcionário Maria José de Oliveira
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 10.195 , DE 03 DE Dezembro DE 1.986

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

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de novembro de 1.986, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 03 de Dezembro de 1.986, 4339 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
 Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 03 de Dezembro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

folha nº 29 do proc
Nº 01-0892 de 2013 S. 31
O funcionário

Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 10.280, DE 10 DE Abril DE 1987

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de Abril de 1987, 4349 da fundação de São Paulo.

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 10.280, DE 10 DE Abril DE 1987

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de Abril de 1987, 4349 da fundação de São Paulo.

ANTONIO SAMPAIO, PREFEITO EM EXERCÍCIO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

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

I - Multa;

II - Advertência;

III - Suspensão ou cassação do Registro de Condutor;

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

V - Suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;

VI - Suspensão ou cassação do Termo de Permissão;

VII - Remoção do veículo;

VIII - Retenção do veículo;

IX - Apreensão do veículo.

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

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

Penalidades do Grupo A:

I) Não trajar-se adequadamente.

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

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

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

V) Transitar com veículo em más condições de higiene.

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

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

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

Penalidades do Grupo B:

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

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

XI) Desrespeitar a capacidade legal de lotação do veículo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XXII) Transitar sem portar Alvará de Estacionamento.

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

Penalidades do Grupo C:

XXIV) Permitir que condutor não registrado dirija o veículo.

XXV) Angariar passageiro com táxi não viamente ligado.

XXVI) Utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido.

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

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

XXIX) Transitar com veículo em más condições de segurança.

XXX) Transitar com placa deslacrada.

XXXI) Onanificar propositadamente veículos de terceiros.

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

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

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

XXXV) Praticar atos de agitação ou balbúrdia.

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

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

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

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

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

Penalidades do Grupo D:

XLI) Conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

XLII) Violar o taxímetro ou o aparelho registrador.

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

XLIV) Utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas.

XLV) Cobrar acima da tabela de tarifas ou similar.

XLVI) Adulterar as placas de identificação do veículo.

XLVII) Utilizar placas não pertencentes ao veículo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Infrações do Grupo A:

01 (um) ano;

b) Infrações do Grupo C:

02 (dois) anos;

c) Infrações do Grupo D:

03 (três) anos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 5º - As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no GRUPO A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 4º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º - Fica fixado em 0,02 UFM - Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo o valor da diária a que ficarão sujeitos os proprietários dos veículos recolhidos em pátio da Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

II - O veículo transitar:

a) produzindo fumaça;

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

c) com deficiência de freios;

d) usando combustível não autorizado;

e) com taxímetro defeituoso ou sem

a sua utilização.

à quando:

Art. 10 - A apreensão do veículo dar-se-á quando:

I - Ordenada judicialmente pela Justiça Administrativa - RF 10.940

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

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

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

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

VI - Transitar em mau estado de conservação e segurança;

VII - Tiver falsificada a placa de identificação;

VIII - Estiver com o taxímetro aparentemente violado.

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de Abril de 1.987, 4349 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANTAS BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de Abril de 1.987.

JAIR CARVALHO MONTEIRO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 10.647, DE 14 DE Outubro DE 1988

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de Outubro de 1988, 435ª da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

WALTER PEDRO BODINI, Secretário das Finanças

GERALDO DE ARRUDA PENTEADO, Secretário Municipal de Transportes

RUBENS DERVILLE DE OLIVEIRA ALLEGRETTI, Secretário dos Negócios Extraordinários

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

ERNESTO AUGUSTO LOPES FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 33 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

"Art. 15 -
f) Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

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

"Art. 42 -
II -
XV - Não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente."

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de novembro de 1992, 439º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

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

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal.

LEI Nº 12.830, 22 DE ABRIL DE 1999

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

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

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são

conferidas por lei.

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

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

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

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

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

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

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

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

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

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

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 36 do proc. fls. 38
 Nº 01-0892 de 2013
 O funcionário Maria José de Oliveira
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 13.115, 06 DE ABRIL DE 2001

(Projeto de Lei nº 043/2000, do Vereador Dalton Silvano - PSDB)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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.

Base de dados : legis

Pesquisa : 11851

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.851 10/07/1995 (ver documento)
Revogado(a) parcialmente
Ementa: Dispoe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 326/1995 (ver documento)
Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf
Regulamentação: Decreto nº 36.885/1997 - 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.
Revogação: Lei nº 13.241/2001 - Revoga os incisos III e IV do art. 2º desta Lei. (ver documento)

[Back]

LEI Nº 11.851, DE 10 DE JULHO DE 1995

Dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus - FUNCOR, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituído, junto à Secretaria Municipal de Transportes, nos termos dos artigos 71 a 74 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, um Fundo Especial denominado Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de Ônibus - FUNCOR.

Parágrafo único - O Fundo, de natureza contábil e caráter rotativo, terá duração de 8 (oito) anos, a partir do início da operação do primeiro corredor do Sistema, prorrogável por mais 2 (dois) anos.

Art. 2º - Constituirão receitas do FUN-

COR:

I - Dotações Orçamentárias e créditos adicionais que lhe forem destinados;

II - Rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;

III - Excesso da arrecadação tarifária, a que se refere o artigo 6º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991;

IV - O valor integral arrecadado pela imposição de multas às empresas contratadas para a execução dos serviços de operação do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros por descumprimento das normas específicas que regulam o fornecimento do referido Sistema;

V - Outras rendas eventuais.

Art. 3º - Os recursos do FUNCOR serão integralmente utilizados para o pagamento de serviços e obras em vias segregadas, terminais de integração e de transferência, pontos de embarque e desembarque e outros investimentos de infra-estrutura necessários à implantação do Sistema dos Corredores Segregados e Exclusivos para o Tráfego de Ônibus.

Parágrafo único - A utilização dos recursos do FUNCOR obedecerá a um cronograma de dispêndio anual, a ser elaborado pelo Conselho Deliberativo de que tratam os artigos 5º e 6º desta lei.

Art. 4º - Os recursos do FUNCOR serão obrigatoriamente movimentados em conta especial, pela Secretaria das Finanças, que aplicará suas disponibilidades no mercado financeiro.

Parágrafo único - O resultado dessas aplicações financeiras reverterá à própria conta.

Art. 5º - A administração do FUNCOR será efetuada por um Conselho Deliberativo, auxiliado por uma Secretaria Executiva, competindo ao Conselho o estabelecimento das diretrizes e determinações para a operacionalização do Sistema.

Art. 6º - O Conselho Deliberativo do FUNCOR terá a seguinte composição:

I - O Secretário Municipal de Transportes, que exercerá a Presidência;

II - O Secretário Municipal das Finanças;

III - O Secretário do Governo Municipal;

IV - O Secretário Municipal do Planejamento;

V - O Secretário Municipal de Vias Públicas;

VI - O Diretor Presidente da São Paulo Transportes S/A.

§ 1º - O Conselho deliberará pela maioria de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, na hipótese de empate.

§ 2º - Os membros do Conselho Deliberativo não receberão remuneração pela participação no colegiado.

§ 3º - O FUNCOR será representado pelo Presidente do Conselho.

Art. 7º - O exercício das atribuições pertinentes à Secretaria Executiva será de responsabilidade da São Paulo Transportes S/A, responsável pela operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, na qualidade de sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, cabendo-lhe a execução das diretrizes e determinações originárias do Conselho Deliberativo.

Art. 8º - O Secretário Municipal de Transportes encaminhará ao Prefeito, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do encerramento de cada exercício financeiro, a prestação anual de contas do Fundo.

Art. 9º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 10 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de julho de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

FRANCIS SELWYN DAVIS, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

REYNALDO EMYGDIO DE BARROS, Secretário de Vias Públicas

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

ROBERTO PAULO RICHTER, Secretário Municipal do Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de

julho de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 40 do proc.
Nº 01-0892 de 2013 fls. 42
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 12615

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.615 04/05/1998 (ver documento)

Declarado(a) inconstitucional

Ementa: Autoriza os taxis a trafegar pelas faixas exclusivas de onibus.

Projeto: Projeto de Lei Nº 123/1997 (ver documento)

Autor(es): Natalicio Bezerra Silva

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 059.207.0/3 - O Tribunal de Justiça julgou procedente a demanda, decretando a inconstitucionalidade desta Lei. DOM 26/07/2001 p. 31 c. 2.

[[Back](#)]

LEI N. 12.615 - DE 4 DE MAIO DE 1998

Autoriza os táxis a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

(Projeto de Lei n. 123/97, do Vereador Natalício Bezerra)

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

Art. 1º Os veículos de transporte público de passageiros da modalidade táxi ficam autorizados a trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

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

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)
Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitórias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[[Back](#)]

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Matéria nº 03-08892-2013, não assinada digitalmente.
Nº 03-08892-2013
43
Marta Suplicy
Prefeita Municipal
Técnico Administrativo - Nº 10.940

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

- a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
- b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
- c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
- d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- f) revogar a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
- h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
- j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

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

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

- VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;
- VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecendo as normas fixadas pelo Poder Executivo;

- IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
- X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

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

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

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

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

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

- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecendo os prazos máximos fixados nesta lei;
- II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
- IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
- V - o ônus da delegação, quando existente;
- VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Material impresso em 13.10.2015 16:08:00
 Nº 01-08822 de 2013
 O funcional nº 18496
 Maria José de Oliveira
 60300 Admin.ativa-RF-10.940

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
XI - os bens reversíveis;
XII - os casos de rescisão;
XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

- I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
- II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

- I - advento do termo do contrato;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem:

III - Instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros

empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha nº 45 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário

deficiência
tuais,
do serviço.
a lei
tais como
maior
irar da
vada em
ntinuidade
e
apostas
ss;
ageiros

Materia PL 892/2013. Não assinado digitalmente.

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

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

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

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

§ 2º - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:
 a) remuneração dos operadores;
 b) despesas de comercialização;
 c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
 d) fiscalização e planejamento operacional.

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

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

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

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

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:
 a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;
 b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
 - II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
 - III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.
- Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.
- Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.
- Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.
- Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:
- I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
 - II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;
 - III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.
- Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:
- I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;
 - II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
 - III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
 - IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;
 - V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
 - VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.
- Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:
- I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;
 - II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.
- Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:
- I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;
 - II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviços

Técnica Administrativa
 Maria José de Oliveira
 Nº 01-0892/2013. Não assinado digitalmente.

Matéria PL 892/2013. Não assinado digitalmente.

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;
 III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Não foi assinado digitalmente.
 Nº 01-0842 de 2003
 Maria José de Oliveira
 Chefe Administrativo-RF 10.940

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 892/2013. Não assinado digitalmente.
Nº 01-08302 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - PC 10.040

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 49 do proc. fls. 51
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 41073

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 41.073 30/08/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, e da outras providencias.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 41.073, 30 DE AGOSTO DE 2001

Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do 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 e,

CONSIDERANDO que compete à Secretaria Municipal de Transportes o planejamento, a fiscalização e o controle do transporte público e dos serviços de trânsito local, bem como o gerenciamento exclusivo do Sistema Municipal de Transportes Urbanos no Município de São Paulo;

CONSIDERANDO a prioridade de dotar o Município de um sistema de transporte coletivo mais ágil e compatível com as exigências e necessidades dos usuários;

CONSIDERANDO que, para tanto, há necessidade de propiciar melhor desempenho aos veículos de transporte coletivo de passageiros nas vias de circulação exclusiva e corredores de tráfego,

DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído o Programa Via Livre no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, sob a coordenação da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º - O Programa Via Livre objetiva o aprimoramento e maior agilidade do transporte e do trânsito, com vistas ao aumento da velocidade comercial dos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, à manutenção das condições de segurança e ao conforto dos usuários.

Art. 3º - Caberá à Secretaria Municipal de Transportes, com a colaboração e parceria da São Paulo Transporte S.A. e da Companhia de Engenharia de Tráfego, implementar ações integradas, necessárias à operacionalização do Programa ora instituído.

Art. 4º - O Secretário Municipal de Transportes poderá editar normas e diretrizes complementares, necessárias à execução do Programa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução deste decreto no presente exercício, correrão por conta da dotação nº 20.10.16.91.571.3021.3132-1 - Modernização do Transporte Coletivo, suplementada, se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 30 de agosto 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 30 de agosto de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

[Serviços](#) | [A Cidade](#) | [Compras](#) | [Notícias](#) | [Governo](#)

Folha nº 51 do proc. fls. 53
Busca no nº 892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Pesquisa de Legislação MunicipalTipo: **PORTARIA**Número: **148** Ano: **2012** Secretaria: **SMT****Enviar****Limpar**

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 148 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Publicação

5/9/2012, Folha 28

Objeto:**AUTORIZA A CIRCULACAO DE TAXI NOS CORREDORES EXCLUSIVOS DE ONIBUS QUE ESPECIFICA E MANTEM ATE AS 4H 00 DO DIA 30/09/2014. REVOGA P 33/12(SMT)**[Ver texto integral](#)**Voltar**[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 12 de Fevereiro de 2014](#) | [Contato](#) | [Mapa do site](#)

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 148 Ano: 2012 Secretaria: SMT****Voltar****Imprimir****PORTARIA 148/12 - SMT**

Autoriza a circulação de táxi nos corredores exclusivos de ônibus que especifica e dá outras providências.

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que o serviço de táxi - veículo de aluguel, provido de taxímetro destinado ao transporte de passageiros contribui para a redução de congestionamentos;

CONSIDERANDO que o relatório realizado pela Comissão de avaliação do impacto da utilização dos corredores de ônibus pelos taxis foi concluído e recomendou implantação de medidas para continuidade da circulação ;

RESOLVE:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2014, a autorização para a circulação de taxis que estejam transportando passageiro, nos seguintes corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;
- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo /Rebouças/ Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapeverica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

Parágrafo único - Os veículos não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros, que dificultem a sua visualização interna pela fiscalização da Prefeitura.

Art. 2º - Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 3º - Fica expressamente proibido o trânsito de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e nas normas expedidas nela

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=05092012P%20001482012SMT

Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas indicadas no Relatório da Comissão de avaliação do impacto da circulação dos taxis nos corredores de ônibus ,para a efetivação do disposto na presente Portaria.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 33/12-SMT-GAB.

Voltar

Imprimir

[Serviços](#) | [A Cidade](#) | [Compras](#) | [Notícias](#) | [Governo](#) ▼

Folha nº 54 do proc
Nº 01-0892 de 2013 fls. 56
Busca por:
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Pesquisa de Legislação MunicipalTipo: Número: Ano: Secretaria:

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 149 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Publicação
5/9/2012, Folha 28

Resumo:

AUTORIZA UTILIZACAO CORREDORES, NO HORARIO NOTURNO PELOS VEICULOS AUTOMOTORES DE PASSAGEIROS E MANTEM ATE AS 4H 00 DO DIA 30/09/2014. REVOGA P 34/12(SMT)

[Ver texto integral](#)

[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 12 de Fevereiro de 2014](#) | ☒ [Contato](#) | [Mapa do site](#) |

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 149 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 149/12 – SMT

Dispõe sobre a utilização de corredores no horário noturno

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que compete a esta Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o trânsito e o transporte de passageiros;

RESOLVE:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2014, a circulação de veículos automotores de passageiros e de uso misto, nos finais de semana, das 15h00 de sábado até as 04h00 de segunda-feira; nos feriados, das 00h00 até as 04h00 do dia seguinte; e nos demais dias, das 23h00 até as 04h00, nos seguintes corredores de utilização exclusiva de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;
- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo / Rebouças / Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapecerica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

Parágrafo único - Não será permitida a circulação de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas.

Art. 2º - Fica terminantemente proibido o estacionamento ou qualquer tipo de parada ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 3º - Fica, também, expressamente vedada a circulação dos veículos referidos no parágrafo único do artigo 1º em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta portaria sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar

todas as medidas para a efetivação do disposto nesta portaria.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Portaria nº 34/12-SMT-GAB.

Voltar

Imprimir

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: **PORTARIA** ▼

Número: **119** Ano: **2004** Secretaria: **SMT** ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 119 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Publicação Republicação
28/9/2004, Folha 26 30/9/2004, Folha 26

Resumo:

PERMITE CIRCULACAO DE TAXI NOS "PASSA RAPIDO", QUE ESPECIFICA.

[Ver alterações](#)

[Ver texto integral](#)

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 119 Ano: 2004 Secretaria: SMT**

Voltar

Imprimir

PORTARIA 119/04 - SMT

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

CONSIDERANDO que a circulação de táxis nos "Passa Rápido" trará maior fluidez ao trânsito, aumentando o interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte, diminuindo assim o tráfego de veículos particulares;

CONSIDERANDO o interesse em tomar mais rápido o serviço de táxi, com o objetivo de atrair mais usuários, aumentando o número de passageiros/corridas;

CONSIDERANDO que tal medida não acarretará prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

RESOLVE:

Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

- I - Pirituba/ Lapa/ Centro;
- II - Inajar/ Rio Branco/ Centro;
- III - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;
- IV - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;
- V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;
- VI - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;
- VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;
- VIII - Itapeirica/ João Dias/ Centro.

Parágrafo único - A circulação poderá ocorrer nos seguintes horários:

- a) De segunda-feira à sexta-feira: das 10h às 16h e das 21h às 05h;
- b) Aos sábados: das 10h às 24h.
- c) Aos domingos e feriados: de zero hora até às 24h.

Artigo 2º - Somente será permitido o tráfego se o veículo estiver executando corrida com passageiro a bordo.

Parágrafo único - A inobservância do disposto neste artigo acarretará ao infrator as sanções previstas no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e suas alterações.

Artigo 3º - É terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 4º - É expressamente proibida a entrada de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de

transferência existentes ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 5º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 6º - A presente medida vigorará na forma de operação assistida, pelo prazo de 60 (sessenta) dias, para ajustes operacionais e tecnológicos.

Artigo 7º - A São Paulo Transporte S/A - SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET devem tomar todas as medidas necessárias para efetivação do disposto na presente Portaria.

Artigo 8º - Esta portaria entrará em vigor a partir de 02/10/04, revogadas as disposições em contrário.

PORTARIA 119/04 - SMT

REPUBLICAÇÃO

POR TER SAÍDO COM INCORREÇÃO NO DOM DE 28/09/04

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

CONSIDERANDO que a circulação de táxis nos "Passa Rápido" trará maior fluidez ao trânsito, aumentando o interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte, diminuindo assim o tráfego de veículos particulares;

CONSIDERANDO o interesse em tornar mais rápido o serviço de táxi, com o objetivo de atrair mais usuários, aumentando o número de passageiros/corridas;

CONSIDERANDO que tal medida não acarretará prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

RESOLVE:

Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

I - Pirituba/ Lapa/ Centro;

II - Inajar/ Rio Branco/ Centro;

III - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;

IV - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;

V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;

VI - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;

VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;

VIII - Itapecerica/ João Dias/ Centro.

Parágrafo único - A circulação poderá ocorrer nos seguintes horários:

a) De segunda-feira à sexta-feira: de zero hora às 05h00, das 10h00 às 16h00 e das 21h00 às 24h00;

b) Aos sábados: das 10h00 às 24h00.

c) Aos domingos e feriados: de zero hora às 24h00.

Artigo 2º - Somente será permitido o tráfego se o veículo estiver executando corrida com passageiro a bordo.

Parágrafo único - A inobservância do disposto neste artigo acarretará ao infrator as sanções previstas no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e suas alterações.

Artigo 3º - É terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos "Passa

Rápido".

Artigo 4º - É expressamente proibida a entrada de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos "Passa Rápido".

Artigo 5º - A inobservância do disposto nesta Portaria acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Artigo 6º - A presente medida vigorará na forma de operação assistida, pelo prazo de 60 (sessenta) dias, para ajustes operacionais e tecnológicos.

Artigo 7º - A São Paulo Transporte S/A - SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET devem tomar todas as medidas necessárias para efetivação do disposto na presente Portaria.

Artigo 8º - Esta portaria entrará em vigor a partir de 02/10/04, revogadas as disposições em contrário.

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

[Serviços](#) | [A Cidade](#) | [Compras](#) | [Notícias](#) | [Governo](#) ▼Busca no Portal
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940**Pesquisa de Legislação Municipal**Tipo: **PORTARIA** ▼Número: **146** Ano: **2004** Secretaria: **SMT** ▼**Enviar****Limpar**

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 146 Ano: 2004 Secretaria: SMTPublicação
18/12/2004, Folha 36**Resumo:**

ALTERA PORTARIA 119/04 - PERMITE CIRCULACAO DE TAXIS NOS "PASSA RAPIDO" QUE ESPECIFICA.

[Ver texto integral](#)**Voltar**[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 12 de Fevereiro de 2014](#) | ☒ [Contato](#) | [Mapa do site](#) |

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 146 Ano: 2004 Secretaria: SMT**

Voltar

Imprimir

PORTARIA 146/04 - SMT

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

CONSIDERANDO os termos da Portaria n.º 119/04, que autoriza a circulação de táxis nos "Passa Rápido", nos horário que especifica;

CONSIDERANDO que a autorização de circulação de táxis nos "Passa Rápido" trouxe benefícios à população, como a maior fluidez ao trânsito e o aumento de interesse de usuários na utilização desse sistema de transporte;

CONSIDERANDO que tal medida não acarreta prejuízos ao sistema de transporte coletivo;

CONSIDERANDO, por fim, que a experiência mostrou a necessidade e possibilidade de estender os horários permitidos para referida circulação, em benefício do interesse público;

RESOLVE:

Artigo 1º - O artigo 1º da Portaria n.º 119/04-SMT.GAB passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 1º - Fica permitida a circulação de veículo, da modalidade táxi, nos seguintes "Passa Rápido":

I - Campo Limpo/ Rebouças/ Centro;

II - Capelinha/ Ibirapuera/ Centro;

III - Santo Amaro/ Nove de Julho/ Centro;

IV - Pirituba/ Lapa/ Centro;

V - Jardim Ângela /Guarapiranga/ Santo Amaro;

VI - Inajar/ Rio Branco/ Centro;

VII - Parelheiros/ Rio Bonito/ Santo Amaro;

VIII - Itapecerica/ João Dias/ Centro.

§1º - No caso dos incisos I a III, a circulação poderá ocorrer nos seguintes horários

a) De segunda a sexta-feira: de zero hora às 06h, das 09h às 17h e das 20h às 24h;

b) Aos sábados, domingos e feriados: de zero hora às 24h.

§2º - No caso dos incisos IV a VIII, a circulação poderá ocorrer, independentemente do dia da semana, de zero hora às 24h.

§3º - Fica autorizada a circulação de táxis no "Corredor Paes de Barros", nos seguintes horários:

a) De segunda a sexta-feira: de zero hora às 06h, das 09h às 17h e das 20h às 24h;

b) Aos sábados, domingos e feriados: de zero hora às 24h.

Artigo 2º - Permanecem inalteradas as demais disposições da Portaria n.º 119/04 - SMT/GAB. *Maria José de Oliveira*
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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



MOBILIDADE

Decisão sobre táxis nos corredores de ônibus fica para 28 de fevereiro

Promotoria de Urbanismo do Ministério Público estendeu prazo inicial, que terminou ontem, para que taxistas possam apresentar estudo em defesa de sua permanência nos corredores

por Diego Sartorato, da RBA | publicado 05/02/2014 10:42, última modificação 05/02/2014 12:54

© VIATROLEIBUS/REPRODUÇÃO

São Paulo — O promotor Maurício Ribeiro Lopes concedeu um mês adicional à prefeitura de São Paulo para que ela responda ao pedido do Ministério Público pela retirada dos táxis dos corredores exclusivos de ônibus. O prazo inicial para uma definição venceu nesta segunda-feira (3), mas a promotoria de Urbanismo acatou um pedido das associações e sindicatos de taxistas, que pretendem produzir e apresentar um estudo encomendado por elas sobre o impacto dos táxis no deslocamento do transporte coletivo. Lopes promete que, caso a prefeitura não retire os táxis dos corredores, moverá ação para anular a portaria que os autorizou a circular no espaço destinado aos ônibus quando carregam passageiros.

"Dei a eles o prazo para que apresentassem o estudo. Eles estão agora no processo de contratação de uma entidade idônea, sem ligação com as associações, para apresentar um estudo sobre o assunto até o fim do mês. De minha parte, sigo convencido de que os táxis atrapalham a circulação dos ônibus", afirmou, em entrevista à RBA. Mais prazo para que os taxistas apresentem estudo próprio sobre o assunto havia sido discutido em audiência pública realizada em janeiro para representantes das empresas e dos trabalhadores com a participação do Ministério Público e do secretário municipal de Transportes, Jilmar Tatto.

Na ocasião, a prefeitura apresentou o estudo que embasa a ação do MP, produzido pela CET e pela SPTrans apoiado em um modelo virtual que calcula a velocidade de deslocamento dos ônibus nos corredores com e sem

Utilização de faixas de ônibus por táxis ainda segue sem definição em São Paulo, à espera de estudos de impacto

os táxis no sistema. A pesquisa aponta que os ônibus trafegariam em média 20% mais rápido, sem a presença dos táxis nos corredores. No caso do corredor na avenida Rebouças, por exemplo, no sentido bairro-centro, a velocidade média salta dos atuais 33km/h para 42km/h, um ganho de 25,37%. Na avenida 9 de Julho, sentido centro-bairro, a velocidade média subiria de 13km/h para 17km/h, um ganho de 35%.

Procurada, a secretaria de Transportes confirmou que ainda não concluiu resposta ao pedido do MP, e que irá aguardar comunicação do promotor sobre o acordo feito com os taxistas.

Táxis substituirão vans do 'Atende'

Na última sexta-feira (31), véspera do prazo inicial do Ministério Público para retirar os táxis dos corredores, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT), publicou decreto em que reforma o programa Atende, que oferece vans gratuitas para o transporte de pessoas que sofrem com problemas sérios de mobilidade. O novo texto, que tem 180 dias para ser regulamentado, inclui táxis adaptados como veículos incluídos no programa.

Segundo a SPTrans, a ideia é que em breve os táxis sejam os responsáveis pela maioria dos deslocamentos "eventuais" realizados pelo Atende, aqueles que não são marcados antecipadamente. O programa oferece ainda deslocamentos "rotineiros", aqueles com datas e trajetos pré-definidos, de acordo com a rotina do beneficiário, e o "atendimento a eventos", destinado a levar pessoas com mobilidade reduzida a eventos sociais e culturais. A SPTrans afirma que espera aumentar a disponibilidade de vans para os transportes rotineiros com a introdução dos táxis como reforço.

A forma como os táxis acessíveis serão selecionados, o modelo de pagamento da prefeitura pelo serviço e a liberação ou não desses carros para circular nos corredores será definido na regulamentação do projeto. Segundo a SPTrans, haverá audiência pública sobre o assunto, além de debates no Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

PROJETO DE LEI 01-0067/2005 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Autoriza, aos Taxistas da cidade de São Paulo, trafegar pelas faixas exclusivas de ônibus.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado, os veículos de transporte na modalidade táxi, a trafegar pelos corredores de ônibus na cidade de São Paulo.

Art. 2º Esta concessão, se aplicará apenas aos táxis devidamente credenciados no Município de São Paulo.

Art. 3º Haverá restrição desta liberação, quanto aos horários correspondentes, sendo esta somente nos dias úteis das 7:00h as 10:00h e das 17:00 as 20:00h.

Art. 4º O executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 60 (Sessenta) dias, revogadas as disposições em contrario.

Art. 5º As despesas com a execução de presente lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 31/01/2008, PÁG. 03

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 67/05

Ofício ATL nº 23, de 30 de janeiro de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 0023/2008

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em epígrafe, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 67/05, aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 18 de dezembro de 2007, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, que visa autorizar a circulação dos táxis nas faixas de circulação dos ônibus sem qualquer limite de horário ou dia específico da semana.

Não obstante seu propósito meritório, a medida aprovada não reúne condições de ser convertida em lei, impondo-se seu veto total, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

De pronto, verifica-se que a propositura aprovada interfere na organização administrativa do Município e na administração dos bens municipais, assuntos esses de competência privativa do Prefeito, à luz do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, no artigo 70, inciso VI, e no artigo 111, todos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, infringindo, assim, o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna e reproduzido no artigo 5º da Constituição Estadual e no artigo 6º da Lei Maior local.

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro confere aos órgãos executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, a atribuição para planejar, projetar, regulamentar, operar, executar e fiscalizar o trânsito de veículos, bem como para autuar e aplicar as medidas administrativas por infrações de circulação (artigo 24, incisos II, VI e VII). No Município de São Paulo, o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV é o órgão executivo do trânsito responsável pelos encargos previstos no CTB. Portanto, o texto aprovado desatende também ao referido diploma legal federal.

Sob o ponto de vista técnico, mister se faz uma breve exposição das medidas adotadas pela Administração Municipal no tocante ao assunto em tela.

Por meio da Portaria nº 72/05-SMT, a Secretaria Municipal de Transportes autorizou, a partir de 15 de agosto de 2005 e por período determinado, a utilização de alguns corredores exclusivos de ônibus por táxis que estivessem transportando passageiros, salvo nos terminais e estações de transferência, com proibição de embarque e desembarque de pessoas e de veículos com película de escurecimento nos vidros, ficando prevista a imposição das penalidades em caso de desrespeito a essas normas e, por fim, a realização de uma avaliação sobre a experiência. Devido à necessidade de dar continuidade a tais estudos, foram editadas as Portarias nº 100/05-SMT e nº 69/06-SMT, prorrogando o prazo estipulado na primeira portaria.

Efetuada avaliação por diversos órgãos de SMT - os Departamentos de Transportes Públicos e de Operação do Sistema Viário, a São Paulo Transportes S/A e a Companhia de Engenharia de Tráfego -, que concluíram pelo benefício da medida a passageiros e taxistas, sem afetar a circulação dos ônibus, foram editadas as Portarias nº 157/06-SMT, nº 55/07-SMT e, finalmente, a Portaria nº 155/07-SMT, atualmente em vigor, todas com prazo determinado e igual teor da portaria inicial.

Considerando que, nos termos do artigo 174, § 2º, da Lei Maior Local, a circulação de pedestres e o transporte coletivo são prioritários no planejamento e implantação do sistema de transporte urbano de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, a ordem de reavaliação periódica da viabilidade ou não de manutenção da medida tem se mostrado acertada. Do mesmo modo, a portaria é o instrumento apropriado para veicular as normas

vepl0067-2005.doc

operacionais em causa, dada a sua possibilidade de alteração ou revogação a qualquer momento; as leis, ao contrário, dependem de processo complexo para eventual modificação. Ocorre que as avaliações retratam situações pontuais e momentâneas, que não costumam se consolidar ao longo do tempo, ainda mais tendo em vista a dinâmica do trânsito da Cidade, que muda a cada dia.

Decisão dessa natureza não pode ser definitiva e consagrada mediante lei, da qual adviriam sérios transtornos para o Executivo, proibido que estaria de agir prontamente no exercício de seu poder-dever de bem gerenciar a circulação do trânsito, de acordo com os indicadores temporais, espaciais e circunstanciais provenientes de estudos efetuados por seus órgãos técnicos especializados.

Além disso, o projeto aprovado, ao autorizar os táxis a utilizarem a totalidade de corredores de ônibus sem limite de horário e dias da semana e, acrescente-se, sem observância a quaisquer das regras impostas por SMT em suas portarias, como a de que estejam transportando passageiros e as demais relacionadas à segurança de pessoas, revela-se desprovido de embasamento técnico. Ora, nem todos os corredores podem suportar outros meios de transporte (exemplo: o Corredor Expresso Tiradentes) e, mesmo naqueles que podem, a prática se levada a efeito em todos os dias, períodos e momentos tornar-se-ia prejudicial para os usuários naturais do corredor e o tráfego em geral.

Logo, não é sem motivo que a legislação vigente incumbe ao Executivo a tarefa de, em suma, administrar o trânsito, mediante ação de seus órgãos técnicos, definindo, no caso concreto, os locais em que a permissão deve se efetivar e sob quais condições, acompanhando a evolução dos fatos, sempre com a possibilidade de ajustar os regulamentos expedidos, de forma a assegurar a constante harmonia entre os interesses públicos envolvidos; ao revés, a propositura revela-se em descompasso com tais interesses, não merecendo, também por isso, ser convertida em lei.

Por todo o exposto, à vista das razões expendidas, demonstrando os óbices que impedem a sancionar o texto aprovado, vejo-me na contingência de vetá-lo na íntegra, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Assim sendo, devolvo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara, renovando, na oportunidade, a Vossa Excelência, meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0218/2005 do Vereador Jooji Hato (PMDB)

"Dispõe sobre a regulamentação do exercício de moto-frete no município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - O serviço de entrega e coleta de pequenas cargas, mediante a utilização de motociclistas, denominado moto-frete, passa a ser regido pelas disposições previstas nesta lei.

Art. 2º - Considera-se serviço de moto-frete aquele executado por pessoa física, em equipamento motorizado de duas rodas, dotado de compartimento de carga tipo baú, executado individualmente, vedada a utilização simultânea do equipamento por duas ou mais pessoas.

Art. 3º - O serviço poderá ser prestado por condutor autônomo ou por pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, associação ou cooperativa, que explore esse serviço por meio de frota própria ou não, devidamente inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, se sediada neste município, se autônomo; e devidamente inscrita junto ao Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas, se empresa.

Art. 4º - Para o cadastramento de pessoa jurídica e do condutor autônomo deverão demonstrar preencherem os requisitos do artigo 10º desta lei, bem como, apresentarem, no momento do cadastramento, Certidão Negativa de Débitos de Tributos Mobiliários do município de São Paulo.

§ 1º - A mesma exigência se dará a cada oportunidade de renovação do cadastro municipal.

§ 2º - A pessoa jurídica constituída como empresa comercial deverá apresentar, ainda, por ocasião do cadastramento ou renovação, comprovante de regularidade dos depósitos da FGTS e do recolhimento da contribuição sindicais de seus empregados.

§ 3º - Não obstará o cadastramento o fato de a motocicleta encontrar-se sob qualquer tipo de financiamento ainda que sob a modalidade de leasing, ou encontre-se em posse do seu condutor mediante contrato de comodato, desde que comprovada esta condição.

Art. 5º - A pessoa jurídica ou o condutor autônomo deverão ter a inscrição junto ao Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, para efetuarem carga ou descarga de bens de qualquer natureza dentro das áreas limítrofes do município, cuja natureza do registro municipal é meramente cadastral, sem ônus para o cadastramento, e objetiva o controle dos motos-fretes em operação em seu território.

Art. 6º - A pessoa jurídica constituída na forma de empresa para exploração da modalidade de moto frete somente poderá operar com empregados registrados, vedada a contratação do profissional autônomo.

Art. 7º - A cooperativa ou associação deverá ser constituída exclusivamente por profissionais autônomos portadores de inscrição junto ao Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo, quando sediada ou manter filial neste município.

Art. 8º - A pessoa jurídica deverá apresentar à Secretaria Municipal de Transportes, sempre que solicitada, a relação de todos os condutores, bem como fornecer qualquer outra informação pertinente à atividade autorizada.

Art. 9º - O cadastro municipal deverá ser renovado anualmente, mediante o atendimento dos requisitos previstos nesta lei.

§ 1º - A não renovação do cadastro no prazo estabelecido implicará, automaticamente, a aplicação das penalidades previstas nesta lei.

§ 2º - Se o cadastro não for renovado dentro do prazo, será automaticamente cancelado.

Art. 10º - O veículo a ser utilizado no serviço de moto-frete deverá ter as seguintes características:

I - ser original de fábrica;

Folha nº 70 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

II - ter, no máximo, 10 (dez) anos de uso incluído o ano de fabricação;

III - possuir os equipamentos obrigatórios definidos no Código de Trânsito Brasileiro;

IV - ser dotado de compartimento fechado, tipo baú, na forma estabelecida em regulamentação pertinente pelo CONTRAN, observadas as peculiaridades dos objetos transportados;

§ Único - Norma regulamentar determinará critérios e prazos para a renovação da frota, que deverá, em médio prazo, ser reduzida para o máximo de 04 (quatro) anos de fabricação e uso.

Art. 11 - O compartimento tipo baú é obrigatório para o exercício dos serviços de moto-frete, e deverá observar as especificações contidas no artigo 2º da Portaria nº 203/2003 da Secretaria Municipal de Transportes.

§ Único - A não observância do requisito contido no "caput" implicará em aplicação das sanções previstas em legislação municipal que regulamentará a execução da presente lei, sem prejuízo das sanções aplicáveis por infração às normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 12 - É expressamente proibida no exercício da função de moto-frete a utilização simultânea do equipamento por duas ou mais pessoas.

§ 1º - Todo equipamento da modalidade motocicleta deverá circular, exclusivamente, com seu condutor, vedada a utilização do mesmo por mais de uma pessoa.

§ 2º - Nos finais de semana, assim entendidos os sábados e os domingos, e nos feriados, a restrição à utilização do equipamento por mais de uma pessoa não se aplicará.

Art. 13 - O cadastro de condutor para a atividade de moto-frete em âmbito municipal deverá ser providenciado no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de publicação desta lei, sob pena de caracterização de atividade ilegal, apreensão da moto e demais penalidades previstas na Lei nº 10.308, de 1987.

Art. 14 - Fica permitida a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo à circulação de veículos das modalidades táxi e moto-frete.

Art. 15º - Em 90 (noventa) dias da data de publicação da presente Lei, norma municipal regulamentará estacionamentos gratuitos na área central da cidade exclusivos para motocicletas, de forma especial nas regiões da Praça da Sé, Praça da República, Avenida Paulista, Avenida São João, Estação da Luz, Largo da Concórdia, Rua Boa Vista, Largo Treze de Maio, Avenida Luiz Carlos Berrini, Rua Voluntários da Pátria, além de outros que se verifiquem de interesse público.

Art. 16 - Em 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação da presente Lei, norma municipal regulamentará critérios e prazos para renovação da frota de motocicletas cadastradas junto ao município para o exercício das funções de moto frete.

Art. 17 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações próprias, suplementadas se necessárias.

Art. 18 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, e, em especial, o Decreto nº 44.220, de 08 de Dezembro de 2003.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/07/2006, pág. 04

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 218/05

Ofício A.T.L. nº 109/06, de 05 de julho de 2006.

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício em referência, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 218/05, de autoria do Vereador Jooji Hato, que objetiva dispor sobre a regulamentação do serviço de entrega e coleta de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas, denominado motofrete, aprovado por essa Egrégia Câmara na sessão do dia 31 de maio do corrente ano, sirvo-me do presente para comunicar minha deliberação pelo veto total do texto contido na medida, nos termos do artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica deste Município, na conformidade das razões a seguir aduzidas.

Em primeiro lugar, impende dizer que, ao pretender disciplinar o exercício da atividade de motofrete no âmbito do Município de São Paulo, a propositura avança, em alguns aspectos, sobre competência privativamente atribuída ao Chefe do Executivo, qual seja, a expedição de decretos e regulamentos para a fiel execução das leis, conforme previsto no artigo 84, inciso IV, parte final, da Constituição Federal, bem como no artigo 69, inciso III, parte final, da Lei Orgânica deste Município, com isso contrariando o princípio constitucional da independência e harmonia entre os Poderes.

Com efeito, no caso em apreço, o Executivo, no exercício de seu poder regulamentar, expediu o Decreto nº 46.198, de 11 de agosto de 2005, dispondo sobre o serviço de transporte de pequenas cargas, denominado "motofrete", em cumprimento ao artigo 63 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Em outras palavras, a lei previu o desenvolvimento dessa atividade no âmbito local, remetendo, contudo, ao Executivo (parágrafo único do artigo 63 da Lei nº 7.329/69), o estabelecimento das demais condições pertinentes ao seu exercício, mediante a expedição do respectivo regulamento.

Ocorre que a medida aprovada contempla, em várias de suas disposições, normas de conteúdo tipicamente regulamentar, como são, por exemplo, as situações previstas no artigo 4º (especifica os requisitos que deverão ser preenchidos para obtenção do cadastramento), no artigo 9º (prevê que o cadastramento deverá ser renovado anualmente), no artigo 10 (estabelece as condições e características dos veículos a serem utilizados no exercício da atividade) e no artigo 11 (define as especificações dos compartimentos a serem utilizados no serviço de motofrete).

Essas disposições, como se pode apreender, dizem respeito a situações que, em decorrência de sua natureza, devem ser objeto de especificação ou definição em regulamento, ante a necessidade de sua constante adequação à dinâmica da Cidade, fazendo com que a atuação administrativa ocorra na mesma celeridade, circunstância esta que nem sempre se verificará quando referida adequação depender de prévia alteração de norma contemplada em lei, como é o caso que se apresenta.

Quanto aos demais dispositivos do projeto de lei cuja disciplina também concernem ao exercício da atividade de motofrete, cumpre asseverar que o seu conteúdo encerra comandos normativos menos esclarecedores ou funcionais do que os previstos no vigente Decreto nº 46.198, de 2005, pelo que, sob a ótica do interesse público, afigura-se mais adequada a manutenção das normas constantes desse regulamento, mormente por cominar, detalhadamente, as necessárias penalidades para a hipótese de seu descumprimento, o que não se verifica no texto vindo à sanção.

vepl0218-2005.doc.doc

Por outro lado, inadmissível é, de igual modo, a conversão em lei do disposto nos artigos 14 e 15 da mensagem aprovada.

De fato, a utilização de corredores especiais de trânsito, como os atuais corredores exclusivos de ônibus, é matéria que se insere no disposto no artigo 24, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), cabendo sua regulamentação, portanto, aos órgãos e entidades executivos de trânsito do Município, o que desde já afasta a possibilidade de sua disciplina mediante lei. Essa a razão pela qual se impõe a negativa de sanção ao artigo 14 do projeto de lei em apreço, que permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na Cidade de São Paulo por veículos das modalidades táxi e motocicleta.

Não se está aqui negando a existência de interesse social. Para cada caso e de acordo com a criteriosa avaliação das peculiaridades feita pelas áreas técnicas da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, o órgão de trânsito vem, ao longo do tempo, implantando medidas diferenciadas que podem ser adotadas, isolada ou conjugadamente, consoante as características dos locais a serem acessados. A aprovação do projeto em questão obstaría ou, no mínimo, prejudicaria todas essas soluções administrativas, sempre fixadas em portarias específicas e/ou por sinalização própria, permitindo sua rápida alteração quando modificadas as condições do viário.

Portanto, as medidas de trânsito são implantadas rapidamente e é bom e certo que assim o sejam, tanto que o Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário do Município, por esse motivo, tem competência para sua imediata alteração. Tal não ocorreria, entretanto, se as normas de gerenciamento do trânsito estivessem previstas em leis, quer por serem estas de difícil alteração, quer por nem sempre traçarem a melhor solução para questões técnicas, como o são as de trânsito. Realmente, a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, como também para outras modalidades de transporte, é questão eminentemente técnica e não pode ser viabilizada por meio de leis.

Saliente-se que a implantação das faixas exclusivas para ônibus teve um custo público considerável, não sendo cabível o desvirtuamento e a inviabilização do objetivo de sua criação, que é a priorização do transporte coletivo.

A abertura de precedentes é por demais perigosa, na medida que enseja o advento de novas exceções, findando por inviabilizar a própria regra. Ora, a implantação e a manutenção de faixas exclusivas de ônibus é muito importante em termos de fluidez de tráfego. Não faz sentido prejudicar a camada menos favorecida da população, que é a usuária do transporte coletivo, fazendo-a permanecer por mais tempo no trânsito, já bastante complicado em uma metrópole como São Paulo.

Não bastassem as razões ora expendidas, cumpre também ressaltar o perigo de atropelamento existente nas faixas de ônibus, especialmente nas que funcionam no contra-fluxo e no canteiro central. A população, de um modo geral, aprendeu a tomar cuidado ao atravessar essas vias. Porém, não se deve esquecer que o ônibus é um veículo de grande porte e, por isso mesmo, de mais fácil visualização, o que não ocorre com as motocicletas.

Não há também como sancionar, pela mesma razão, a proposta constante do artigo 15 do texto aprovado, que obriga a edição de norma municipal, no prazo de 90 (noventa) dias, regulamentando a implantação de estacionamentos gratuitos na área central da Cidade, exclusivos para motocicletas, de forma especial nas regiões da Praça da Sé, Praça da República, Avenida Paulista, Avenida São João, Estação da Luz, Largo da Concórdia, Rua Boa Vista, Largo Treze de Maio, Avenida Luiz Carlos Berrini, Rua Voluntários da Pátria, além de outros logradouros de interesse do público. Isso porque, de acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, que normatiza conceitos e definições, trânsito é a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres. Assim, cuidando-se a imobilização de veículos de trânsito e sendo o estacionamento uma forma de imobilização regular de veículos, ainda mais em se tratando de

folha nº 73 do proc. fls. 75
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

3

estacionamento público e gratuito, vê-se que, no conceito de trânsito, estão inseridos os estacionamentos a que se refere o projeto de lei em foco.

Vem à baila, portanto, uma vez mais, o disposto no inciso II do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que veda ao legislador municipal competência para editar normas sobre estacionamentos de veículos, vez que atribui, exclusivamente, aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, conforme já se disse, no que se insere a regulamentação da implantação de estacionamentos em vias públicas.

Demais disso, tráfego, como é cediço, depende de uma engenharia complexa para seu bom funcionamento, sendo, aliás, fator deveras dinâmico, cuja mudança é contínua e necessária, tendo em vista a expansão e as constantes mudanças a que se submete a geografia municipal.

Por conseguinte, predeterminar locais de estacionamento em uma lei, engessaria os órgãos de trânsito, impedindo-os de proporcionar a melhor solução de tráfego aos administrados. Se assim fosse, o Poder Executivo se quedaria de mãos atadas e teria de manter estacionamentos que, futuramente, poderiam tornar-se inviáveis, inconvenientes e/ou nocivos ao tráfego e à população, e isso por força de uma lei municipal, o que seria inconcebível.

Nessas condições, evidenciadas as razões de ordem jurídico-legais e de interesse público que me competem a vetar integralmente a medida aprovada, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRÍPOLI

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 74 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI Nº DE DE DE 2011

PL nº 521/05
Ver. Aurélio Miguel

Dispõe sobre a sinalização orientadora para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 30 de agosto de 2011, decretou a seguinte lei:

Art. 1º O uso das faixas exclusivas de ônibus fica liberado para todos os veículos em dia da semana e horário a serem determinados pelo Executivo, considerando-se a peculiaridade e demanda dos locais e regiões de São Paulo.

Art. 2º A população será informada acerca dos horários e dias da semana de utilização livre através de placas instaladas ao longo dos corredores.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução 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.

Câmara Municipal de São Paulo, 31 de agosto de 2011.

O Presidente,

José Police Neto

JCSS/rnb

PUBLICADO DOC 05/10/2011, pág. 03

RAZÕES DE VETO

PROJETO DE LEI Nº 521/05

OFÍCIO ATL Nº 139, DE 4 DE OUTUBRO DE
2011

REF.: OF-SGP23 Nº 3149/2011

Senhor Presidente

Nos termos do ofício referenciado, Vossa Excelência encaminhou a esta Chefia do Executivo cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara na sessão de 30 de agosto de 2011, relativa ao Projeto de Lei nº 521/05, de autoria do Vereador Aurélio Miguel, que dispõe sobre a sinalização orientadora para o uso dos corredores de ônibus nos horários que especifica.

O texto aprovado determina que o uso das faixas exclusivas de ônibus seja liberado para todos os veículos em dia da semana e horário a serem fixados pelo Executivo, considerando-se a peculiaridade e demanda dos locais e regiões de São Paulo. Outrossim, aduz que a população será informada acerca dos horários e dias da semana de utilização livre através de placas instaladas ao longo dos corredores.

Preliminarmente, anoto que, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. No uso dessa competência foi editada a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, cujo artigo 5º instituiu o Sistema Nacional de Trânsito, composto por diversas instâncias, dentre as quais se destacam - na esfera local - os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competindo-lhes, nos termos do artigo 24, incisos II e III, do citado diploma legal, “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas”, bem como “implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário”.

Dessa forma, a decisão sobre o uso das faixas de ônibus, como a prevista no projeto aprovado, constitui competência técnica específica, designada pelo Código de Trânsito Brasileiro ao exercício do órgão local, que, no Município de São Paulo, é o Departamento de Operação do Sistema Viário, da Secretaria Municipal de Transportes. De conseguinte, à evidência, a questão refoge à esfera de atuação do Legislativo, impondo-se, pois, o veto.

No que se refere ao mérito do projeto aprovado, verifica-se que a medida consiste na obrigatoriedade de o Executivo, necessariamente, estabelecer períodos de tempo para circulação de todos os veículos nas faixas exclusivas.

Essa determinação ignora o fato de que em alguns corredores devem circular, única e tão somente, os ônibus, não havendo possibilidade de que outros veículos venham a utilizá-los. Pela propositura, impõe-se ao Executivo o dever de selecionar um período de tempo e oferecê-lo à circulação generalizada, independentemente de sua utilidade ou possibilidade técnica, ou, ainda, do tipo ou

Folha nº 76 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

fls. 78

porte dos veículos, considerando que o texto alude a "todos os veículos". Dessa forma, a medida incorre, também, em contrariedade ao Interesse público.

Cabe dizer, em complementação, que nada impede que o órgão local, mediante análise técnica adequada, avalie a real necessidade de liberação das faixas exclusivas para o tráfego de veículos em geral. Com efeito, desde 2005 foram liberados nove corredores de ônibus ao trânsito de táxis e de veículos automotores em determinados dias, horários e situações. No entanto, isso não pode se tornar uma situação obrigatória no plano das decisões do órgão executivo de trânsito da Cidade.

Em assim sendo, pelas razões expendidas, vejo-me compelido a vetar integralmente o texto aprovado, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, com fulcro no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara. Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

JOSÉ POLICE NETO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0445/2007 dos Vereadores Goulart (PMDB), Mara Gabrilli (PSDB) e Marta Costa (DEM)

Dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que específica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam os veículos de propriedade de deficientes físicos autorizados, no âmbito do Município de São Paulo, a:

I – transitar, em qualquer horário e dia da semana, nos corredores exclusivos de ônibus;

II – estacionar, com isenção de pagamento e por tempo indeterminado, nas áreas de estacionamento rotativo denominadas “Zona Azul”.

Art. 2º Os benefícios de que trata o inciso I do artigo 1º desta lei destinam-se exclusivamente a veículos de propriedade de deficientes físicos que estejam devidamente sinalizados com identificação específica e de alta visibilidade expedida pelo órgão competente do Poder Público.

Art. 3º O estacionamento livre nas áreas de estacionamento rotativo – “Zona Azul” – pelos veículos de propriedade exclusiva de deficientes físicos fica condicionado à colocação, sob o vidro dianteiro, de cartão de estacionamento especificamente destinado a esses proprietários deficientes e expedido pelo competente órgão público.

Parágrafo único. Os cartões a que se refere o “caput” deste artigo, que serão fornecidos após a devida solicitação e a confirmação da condição de deficiente físico do interessado, poderão ser retirados na Subprefeitura correspondente ao domicílio do requerente.

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

Art. 3º Esta lei será regulamentada, no que couber, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em junho de 2007 Às Comissões competentes

Requerimento RDS 13-298/2012 da Vereadora Marta Costa, apresentado em 07/03/2012, altera os autores deste projeto.

Publicação original no DOC de 21/06/2007, p. 87:

PROJETO DE LEI 01-0445/2007 do Vereador Goulart (PMDB)

Dispõe, no âmbito do Município de São Paulo, sobre o trânsito e o estacionamento de veículos de propriedade de deficientes físicos, nos locais que específica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam os veículos de propriedade de deficientes físicos autorizados, no âmbito do Município de São Paulo, a:

I – transitar, em qualquer horário e dia da semana, nos corredores exclusivos de ônibus;

II – estacionar, com isenção de pagamento e por tempo indeterminado, nas áreas de estacionamento rotativo denominadas “Zona Azul”.

Art. 2º Os benefícios de que trata o inciso I do artigo 1º desta lei destinam-se exclusivamente a veículos de propriedade de deficientes físicos que estejam devidamente sinalizados com identificação específica e de alta visibilidade expedida pelo órgão competente do Poder Público.

Ar. 3º O estacionamento livre nas áreas de estacionamento rotativo – “Zona Azul” – pelos veículos de propriedade exclusiva de deficientes físicos fica condicionado à colocação, sob o vidro dianteiro, de cartão de estacionamento especificamente destinado a esses proprietários deficientes e expedido pelo competente órgão público.

Parágrafo único. Os cartões a que se refere o “caput” deste artigo, que serão fornecidos após a devida solicitação e a confirmação da condição de deficiente físico do interessado, poderão ser retirados na Subprefeitura correspondente ao domicílio do requerente.

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

Art. 3º Esta lei será regulamentada, no que couber, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em junho de 2007. Às Comissões competentes

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 104-105

PROJETO DE LEI 01-00148/2011 do Vereador Salomão (PSDB)

"Dispõe sobre o transporte de passageiros pelo serviço de táxi no Município de São Paulo, nos dias e horários que especifica, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica concedida ao condutor de táxi do Município de São Paulo autorização para transporte de até 4 (quatro) passageiros, de segunda a sexta-feira, em horário compreendido de pico entre 6 às 10 horas e entre 17 às 20 horas, em todas as regiões do Município.

§ 1º Caso o veículo tenha capacidade superior a 4 (quatro) lugares, o limite de passageiros a ser observado passa a ser a capacidade do veículo

§ 2º O serviço será remunerado por passageiro de acordo com a distância percorrida no trajeto.

Art. 2º Serão cobrados de cada passageiro os seguintes valores:

I - R\$ 12,00 (doze reais) para o trajeto de até (dez) quilômetros;

II - R\$ 16,00 (dezesseis reais) para o trajeto de até 15 quilômetros;

III - R\$ 20,00 para o trajeto de até 25 quilômetros.

Parágrafo único. Os valores previstos no parágrafo anterior serão reajustados anualmente pelo Executivo.

Art. 3º A operação da modalidade de serviço prevista no caput do art. 1º é facultativa e deverá ser requerida ao Departamento de Transportes Públicos (DTP) (divisão de táxi) da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente os veículos homologados para o serviço de táxi pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) poderão executar essa modalidade de transportes de passageiros, nos termos da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969.

Art. 4º Será permitida a organização do serviço entre taxista, previsto nesta lei em todos os pontos de apoio, organizados por eles ou criados pelo Departamento de Transportes Público.

Art. 5º Será permitida a organização do serviço entre taxistas, previsto nesta lei em todos os pontos de apoio, organizados por eles ou criados pelo órgão competente.

Art. 7º Não será permitida a operação do uso de carros particulares para esta modalidade de atendimento remunerado.

§ 1º Os infratores ao previsto no "caput" terão seu veículo apreendido e será aplicada multa no valor de R\$ 272,50 (duzentos e setenta e dois reais e cinquenta centavos), dobrada na reincidência.

§ 2º O valor previsto no § 1º será corrigido anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulado no exercício anterior ou por outro índice que venha a substituí-lo.

Art. 8º Os taxistas podem se organizar em pontos de apoio na periferia, estações dos metrô, terminais rodoviários, shoppings e locais de grande movimento de pessoas, observando as tarifas previstas no art. 2º.

Art. 9º O veículo que realizar a modalidade de transporte prevista nesta lei, deverá ser identificado ao passageiro por placa elaborada pelo Departamento de Transportes Públicos.

Art. 10 O serviço pode ser prestado em toda região de São Paulo, nas principais avenidas, com destino ao centro da cidade, ou bairros comerciais com direito embarque e desembarque, quando tiver vaga livre em seu veículo.

Art. 11 O veículo que estiver com a ocupação completa, poderá trafegar pelos corredores de ônibus.

Art. 12 As despesas decorrentes desta lei ocorrerão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas no necessário.

Art. 13. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala das Sessões, em As Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

PROJETO DE LEI 01-00157/2011 do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

"Dispõe sobre permissão de ônibus e vans escolares devidamente identificadas a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Fica permitido o trânsito a veículos destinados a transportes de escolares em vias restritas ao tráfego de ônibus na cidade de São Paulo;

Art. 2º Os veículos a que se refere o Art 1º desta lei são aqueles devidamente identificados e registrados no Departamento de Transporte Público da cidade de São Paulo;

Art. 3º A circulação desses veículos será permitida entre 6h00 e 20h00 nos dias úteis, respeitada a legislação de trânsito vigente;

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 82 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 13/04/2011, PÁG 89

PROJETO DE LEI 01-00162/2011 do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

"Dispõe sobre permissão de veículos do Serviço de atendimento Especial - ATENDE - a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Fica permitido o trânsito a veículos do SERVIÇO DE ATENDIMENTO ESPECIAL - ATENDE - em vias restritas ao tráfego de ônibus na cidade de São Paulo;

Art. 2º Os veículos a que se refere o Art. 1º desta lei são aqueles devidamente caracterizados e gerenciados pela São Paulo Transportes S/A - SPTRANS;

Ar. 3º A circulação desses veículos será permitida entre 07h00 e 20h00 nos dias úteis, respeitada a legislação de trânsito vigente;

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 04/04/2012, PÁG 131

PROJETO DE LEI 01-00146/2012 do Vereador Atílio Francisco (PRB)

"Dispõe sobre a permissão de veículos conduzidos por corretores de imóveis a trafegar pelos corredores exclusivos de ônibus e durante o horário de restrição de circulação de veículos e, dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica permitido o trânsito pelos corredores exclusivos de ônibus, bem como durante o horário de restrição de circulação aos veículos conduzidos por corretores de imóveis, na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se corretor de imóvel o profissional credenciado junto ao CRECI - Conselho Regional de Corretores de Imóveis.

Art. 2º A utilização dos corredores exclusivos de ônibus e o trânsito durante o período de restrição de circulação dos veículo referidos no Art. 1º desta Lei é privativo aos veículos identificados por selo adesivo, que contenha o número de registro profissional e será expedido anualmente por órgão público competente.

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

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

folha nº 84 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 27/06/2012, PÁG 165

PROJETO DE LEI 01-00298/2012 do Vereador Alfreddinho (PT)

"Dispõe de diretrizes para instituição de programa de acessibilidade, excluindo da proibição os automóveis adaptados e conduzidos por deficientes físicos, e dá outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA

Art. 1º - Fica instituído na Cidade de São Paulo política de acessibilidade, incluindo os veículos adaptados e conduzidos por pessoas com deficiência, a circularem livremente pelos corredores de ônibus,

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessárias.

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

Sala das sessões. Às Comissões competentes."

o/na nº 85 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

fls. 87

PUBLICADO DOC 24/04/2013, PÁG 130

PROJETO DE LEI 01-00239/2013 do Vereador Edemilson Chaves (PP)

"Permitir o uso das faixas exclusivas de ônibus, os chamados corredores, para circulação de veículos particulares em determinados horários e dias na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica autorizada a circulação dos veículos particulares de tráfegar sobre a faixa exclusiva de ônibus, os chamados corredores em dias e horários determinados.

Art. 2º - Estes dias e horários serão os seguintes; dias úteis entre 23h e 4h do dia seguinte, nos finais de semana com início aos sábados às 15h até 4h da segunda-feira e nos feriados à partir da 0h01 até às 4h do dia seguinte ao mesmo.

Art. 3º Não será permitida em hipótese alguma a circulação de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas nesta exceção.

Art. 4º - Fica terminantemente proibido o embarque e desembarque de passageiros ao longo dos corredores.

Art. 5º - A CET se obriga a colocar placas indicativas nestes corredores contendo estas informações, bem como disponibilizar as mesmas informações em seus painéis luminosos durante o prazo de 180 para conscientização dos motoristas.

Art. 6º - Esta lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 7º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala das Sessões, 23 de abril de 2013. Às Comissões competentes".

Folha nº 86 de 86
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
M. J. de Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - PC 10.940

PUBLICADO DOC 29/05/2013, PÁG 132

PROJETO DE LEI 01-00368/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

“Dispõe sobre a permissão de veículos do Serviço Funerário Municipal, a trafegar pelos corredores exclusivos do ônibus da Cidade de São Paulo”.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica permitido o trânsito de veículos do. SERVIÇO FUNERÁRIO, nos corredores de ônibus da Cidade de São Paulo.

Parágrafo único - Os veículos, a que se refere o Art. 1º desta lei são aqueles devidamente caracterizados, gerenciados pelo Serviço Funerário Municipal e que fazem o transporte de mortos.

Art. 2º A circulação desses veículos será permitida 24 horas por dia.

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas, se necessárias.

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

Sala das Sessões, 22 de maio de 2013. Às Comissões competentes.”

Folha nº 87 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00411/2013 da Vereadora Sandra Tadeu (DEM)

"Dispõe sobre a autorização continua para automóveis particulares de passageiros, com no mínimo, três ocupantes trafegarem nas faixas exclusivas de ônibus, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os automóveis particulares de passageiros com, no mínimo, três ocupantes ficam autorizados a trafegar nas faixas exclusivas de ônibus, de forma contínua, no âmbito da Cidade de São Paulo.

§ 1º Os automóveis particulares mencionados no caput não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna.

§ 2º Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros ao longo das faixas exclusivas de ônibus.

Art. 2º A inobservância do disposto nesta Lei acarretará ao infrator as penalidades previstas no Código de Transito Brasileiro, no Art. 5º, combinado com Art. 41 da Lei Municipal nº 7.329/69.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Folha nº 88 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 14/08/2013, PÁG 102

PROJETO DE LEI 01-00533/2013 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Dispõe sobre a autorização de circulação de táxi nos corredores e faixas exclusivos de ônibus, no Município de São Paulo”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica Autorizada a circulação de táxis que estejam transportando passageiros nos corredores e faixas exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano do Município de São Paulo.

Parágrafo único: Os táxis mencionados no “caput” não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros que dificulte a sua visibilidade interna.

Art. 2º - Ficam terminantemente proibidos o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 3º - Fica expressamente proibido o trânsito de veículos, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta Lei acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no artigo 5º da Lei Municipal nº 10.308/87, c/c artigo 41 da Lei Municipal nº 7.329/69 e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transportes S/A - SPTRANS, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar as medidas necessárias para a efetivação do disposto na presente Lei.

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

Art. 7º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.”

Diário nº 89 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
M. J. de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

fls. 91

PUBLICADO DOC 06/11/2013, PÁG 286

PROJETO DE LEI 01-00762/2013 do Vereador Coronel Telhada (PSDB)

“Dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de veículos particulares nos horários entre 10h e 17h e entre às 20h e 5h da manhã no Município de São Paulo e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o tráfego de veículos particulares sobre as faixas exclusivas de ônibus de segunda a sábado entre às 10h e 17h e entre às 20h e 5h da manhã no Município de São Paulo.

Parágrafo primeiro. Aos domingos a circulação nas faixas exclusivas de ônibus será livre.

Art. 2º - Fica a CET obrigada a comunicar por meio de placas informativas, bem como, disponibilizar as informações em painéis luminosos durante o prazo de 90 para conscientização dos motoristas.

Art. 3º - O poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa dias) dias.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes.”

Folha nº 90 do proc.
Nº 01-0827 de 2013
O funcionário M. J. S. Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 27/11/2013, PÁG 105

PROJETO DE LEI 01-00827/2013 do Vereador Mario Covas Neto (PSDB)

"Regulamenta o uso da faixa preferencial de ônibus no Município e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As faixas preferenciais de ônibus no município de São Paulo deverão adotar caráter de exclusividade durante o horário do Rodízio Municipal, sendo vedada a circulação de outros veículos, salvo os autorizados por Lei, neste período.

Parágrafo único. Nos demais horários, a faixa preferencial adotará caráter compartilhado, sendo autorizada a utilização desta faixa por quaisquer outros veículos, com exceção de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas.

Art. 2º Durante o período de exclusividade da faixa preferencial, o Poder Público deverá intensificar a oferta de transporte público à disposição da população.

Art. 3º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Comissões, às Comissões competentes."

Folha nº 91 do proc.
Nº 01-0890 de 2013
O funcionário
M. J. Oliveira
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

fls. 93

PUBLICADO DOC 29/11/2013, PÁG 95

PROJETO DE LEI 01-00850/2013 do Vereador Conte Lopes (PTB)

“Dispõe sobre a inclusão da permissão do uso das faixas de ônibus para deficientes físicos e dá outras providências”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Nas vias municipais destinadas ao tráfego exclusivo para ônibus, tomar-se-á permitido o trânsito de veículos que transportem ou que sejam conduzidos por deficientes físicos, desde que devidamente caracterizados de acordo com a legislação específica.

Art. 2º A fiscalização se dará com a apresentação do “Cartão Nacional de Estacionamento para Pessoas com Deficiência” bem como o adesivo do símbolo internacional de acessibilidade.

Parágrafo único. A fiscalização deverá ser realizada respeitando-se a legislação federal através do Código Brasileiro de Trânsito.

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

Sala das sessões às Comissões competentes.”

Folha nº 92 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 29/11/2013, PÁG 94

PROJETO DE LEI 01-00844/2013 do Vereador Coronel Telhada (PSDB)

“Dispõe sobre a permissão do uso das faixas exclusivas de ônibus para circulação de taxis nos horários entre 10h e 17h no Município de São Paulo e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o tráfego de taxis sobre as faixas exclusivas de ônibus de segunda a sexta feira entre às 10h e 17h no Município de São Paulo.

Art. 2º - Fica a CET obrigada a comunicar por meio de placas informativas, bem como, disponibilizar as informações em painéis luminosos durante o prazo de 90 para conscientização dos motoristas.

Art. 3º - O poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa dias) dias.

Art. 4º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentarias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes.”

Folha nº 93 do proc.
Nº 01-0892 de 2013
O funcionário
Marla José de Oliveira
Marla José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 05/02/2014, PÁG 136

PROJETO DE LEI 01-00896/2013 do Vereador Reis (PT)

“Autoriza a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, em corredores exclusivos de ônibus, e dá outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizada a circulação de táxis que estejam transportando passageiro, nos seguintes corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público:

- I - Pirituba / Lapa / Centro;
- II - Inajar / Rio Branco / Centro;
- III - Campo Limpo / Rebouças / Centro;
- IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;
- V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;
- VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;
- VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;
- VIII - Itapeverica / João Dias / Centro;
- IX - Paes de Barros.

§ 1º - Os veículos não poderão ter qualquer película de escurecimento nos vidros, que dificultem a sua visualização interna pela fiscalização da Prefeitura.

§ 2º - Ficam terminantemente proibidas o embarque e o desembarque de passageiros ao longo dos corredores faixa- exclusivas de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 3º Fica expressamente proibido o trânsito de veículo, da modalidade táxi, em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

§ 4º - A autorização de que trata o caput do artigo 1º desta Lei também se estende às faixas exclusivas de ônibus implantadas pelo Município de São Paulo.

Art. 2º - A inobservância do disposto nesta Lei acarretará aos infratores as penalidades previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, nas leis municipais e nas demais normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 3º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas para a efetivação do disposto na presente Lei.

Art. 4º O Executivo a regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala as Sessões. Às Comissões competentes.”

Stamp: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
PROJETO DE LEI Nº 01-00896/2013
Vereador Reis (PT)
Data: 05/02/2014
Assinatura: [assinatura]

Stamp: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Assinatura: [assinatura]

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 20/02/14 às 14:00
RF _____

Gabriel S. M. Ribello
Técnico Administrativo
RF. 11.317

No nome do Vereador / Ou no nome da Vereadora
Monte Lopes
Para Relatar,
Sede da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 20/02/2014

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 21/02/14 às 16:40h
POR Heurism
SAÍDA: 12/03/14 AS 17h ASS: Livia

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 19/03/14 às 15:30h
POR [Assinatura]
SAÍDA: 25/03/14 AS 16:30h ASS: [Assinatura]

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 02 / 01 / 2017

Nome Márcia Yoshimi Taniguchi Host
de Auxiliar Operacional SGP-12
RF 11.328

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**
Proc. encerrado com 93
Arquivado em 6/9/17
O Func.º [Assinatura]
Lucas Manuel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234