



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei é resultado do trabalho de consolidação da legislação municipal desenvolvido por um grupo técnico de trabalho no âmbito da Câmara Municipal, com a participação de servidores das respectivas áreas técnicas do Executivo, através de convênio firmado com a Prefeitura Municipal de São Paulo.

O trabalho de consolidação das leis foi feito de acordo com os critérios postos na Lei Complementar Federal nº 95/98, alterada pela Lei Complementar Federal nº 107/01, que em seu art. 13, determina que a consolidação visa integrar todas as leis pertinentes a determinada matéria num único diploma legal, revogando-se formalmente as leis incorporadas à consolidação, sem modificação do alcance nem interrupção da força normativa dos dispositivos consolidados.

Objetivou-se, dessa forma, a obtenção de um diploma legal conciso e estruturado sobre uma matéria específica, facilitando para todos sua consulta e evitando a existência de várias leis disciplinando um mesmo assunto e dúvidas de interpretação sobre qual estaria em vigor. Assim, a partir da aprovação da consolidação sobre certa matéria, as alterações e inovações posteriores seriam feitas somente sobre o mesmo diploma legal, evitando-se novamente a proliferação de leis.

No processo de consolidação adotaram-se como critérios a supressão dos dispositivos declarados inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal e dos que não foram recepcionados pela Constituição Federal, bem como a expressa revogação daqueles que já foram implicitamente revogados por leis posteriores.

Num primeiro momento foi encaminhado pelo Grupo de Trabalho um projeto de lei revogando leis publicadas entre 1892 a 1947, com o objetivo de limpar o banco de dados da legislação vigente.

Para a solução das questões surgidas durante o processo de consolidação foram utilizadas também as normas estabelecidas em consenso pelo Grupo de Trabalho, visando solucionar questões práticas, sendo certo que toda a documentação relativa aos trabalhos está encartada nos autos do processo administrativo 350/05 e seus anexos.

Ainda, para facilitar o entendimento do projeto, segue anexa versão explicativa do trabalho realizado.

Por entender inegável o interesse público da matéria, que tem seu fundamento de validade na Lei Complementar Federal nº 95/98, bem como no art. 7º, da Lei Orgânica do Município, aguardamos o apoio dos Nobres Pares no sentido de vê-la aprovada.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## ANEXO EXPLICATIVO

### CONSOLIDAÇÃO DA LEGISLAÇÃO SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

*Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

#### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, e matérias conexas ou afins.

#### TÍTULO I

#### DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

#### SUBTÍTULO I

#### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

O texto legal base deste Subtítulo I é a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

#### CAPÍTULO I

#### DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 2º Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo serão prestados sob os regimes públicos e privado.

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30,



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 3º 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 do Município;

Substituída a palavra "Cidade" por "Município" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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 Executivo;

Substituída a locução "Poder Público" por "Executivo" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Art. 4º Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

Subtraída a locução "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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. 5º 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. 6º Para os efeitos deste Subtítulo I, consideram-se:



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

- 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. 7º 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 neste Subtítulo I e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 8º 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 Público de conceder o uso de bens próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as condições que serão definidas no edital e no contrato.

Substituída a palavra "Executivo" pela "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, bem como acrescida a palavra "bens" para melhor entendimento do texto.

Art. 9º 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 Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

e) extinguir a concessão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

- 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 neste Subtítulo I e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 10. 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 subseqüentes, 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 Público;

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Público;

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Suprimida a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados neste Subtítulo I;

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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. 13. A concessão ou permissão de que trata o artigo 7º implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 14. Os contratos para a execução dos serviços de que trata este Subtítulo I, 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.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 Federal nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

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 a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

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. 15. 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 atenuie 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 1º 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. 16. É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 17. 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.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 18. 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 Federal nº 8.987/95.

acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência.

§ 4º Não são considerados bens reversíveis para efeito deste Subtítulo I:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 19. 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.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 1º A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 22, 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. 20. 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. 21. A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 22. Os prazos de duração dos contratos mencionados neste Subtítulo I serão os seguintes:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

I - para a concessão: 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. 23. 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 estar 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. 24. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito deste Subtítulo I:



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

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. 25. Do ato da intervenção deverá constar:

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 o Poder Público coordenará a intervenção.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 26. No período de intervenção, o Poder Público 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.

Substituída a palavra "Municipalidade" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia na forma do art. 6º, I, deste Subtítulo I, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 27. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º Para determinar o valor da tarifa, o Poder Público 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.

Substituída a palavra "Executivo" por "Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 2º O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

- I - remuneração dos operadores;
- II - despesas de comercialização;
- III - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- IV - fiscalização e planejamento operacional.

As alíneas "a" a "d" passaram a ser designadas incisos I a IV, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 3º Os valores para custeio das atividades previstas nos incisos III e IV 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 deverão dispor de fontes específicas de recursos, excetuadas aquelas já vigentes em 12 de dezembro de 2001, e em especial a gratuidade de transporte coletivo nas linhas de ônibus e trolebus operadas pelas empresas particulares permissionárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Redação alterada para substituir a expressão “na data da promulgação desta lei” pela indicação da data de publicação da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e incluir o art. 1º da Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994, do qual foi excluída a referência à Companhia Municipal de Transporte Coletivo, que foi sucedida pela São Paulo Transporte S/A, vez que foi retirada através do art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997 sua competência para prestar e explorar os serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

**Art. 29.** 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 à atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

I - a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

II - 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.

As alíneas “a” e “b” passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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 parágrafo 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**



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 30. 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 pelo Poder Público, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Substituída a locução "Prefeitura do Município de São Paulo" por "Poder Público" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Parágrafo único. Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 31. 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. 32. 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. 33. Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Re-qualificação 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;





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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. 34. 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 - re-qualificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por este Subtítulo I, bem como inovações tecnológicas;

II - re-qualificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço 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. 35. A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente concessão, permissão ou autorização do Poder Público, fundada neste Subtítulo I e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação. Substituída a palavra "delegação" pela frase "concessão, permissão" a fim de dar maior precisão técnica ao texto.

I - imediata apreensão dos veículos;

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

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 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. 36. Pelo não cumprimento das disposições constantes deste Subtítulo I e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

Acrescida a palavra "Federal" para esclarecer a legislação de referência e substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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.



# *CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO*

## **SUBTÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS**

### **CAPÍTULO I DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE INTERESSE PÚBLICO**

Art. 37. Fica estabelecido que em todos os ônibus municipais deverão ser afixados e mantidos avisos, em adesivos a serem colados na parte traseira, de forma que sejam visíveis pelos motoristas e pedestres, com o número da linha telefônica do serviço Disque-Denúncia, prestado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. Estes adesivos, de fundo transparente, deverão conter o seguinte texto:

**DISQUE-DENÚNCIA**  
**(telefone da entidade responsável pelo serviço)**  
**VAMOS COMBATER A VIOLÊNCIA**  
**DENUNCIE**  
**ATENDIMENTO 24 HORAS.**

Lei nº 14.155, de 10 de maio de 2006, que altera a redação do parágrafo único do art. 1º da Lei nº 13.481/03, com alteração do texto para permitir sua atualização perene, conforme sugestão da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho.

### **CAPÍTULO II DAS CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS**

Art. 38. O Sistema de Transporte Coletivo por ônibus no Município de São Paulo não permitirá novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

Art. 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado por laudo técnico da São Paulo Transporte S.A., será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro.

Parágrafo único introduzido pela Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 - substituída a sigla "SPTrans" por "São Paulo Transporte S.A." com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 39. Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Art. 2º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003.

### **CAPÍTULO III DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS**

Art. 40. As estações ou terminais rodoviários intermunicipais deverão manter em local visível e de fácil circulação de pedestres pelo menos um painel informativo com os horários de chegadas e partidas dos ônibus que ali fazem parada.

Parágrafo único. O painel deverá informar também os números ou letras identificadores das plataformas de embarque ou desembarque, além dos eventuais atrasos ou antecipações.

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei nº 12.549, de 8 de janeiro de 1998.

### **CAPÍTULO IV DO RELATÓRIO MENSAL DOS DADOS COLETADOS PELO SISTEMA DE CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, GERENCIAMENTO E GESTÃO DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 41. O Executivo, através de seus órgãos competentes, enviará à Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.

Subtraída a palavra "Poder" com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º O relatório a que se refere o *caput* deste artigo deve ser enviado à secretaria da comissão parlamentar permanente referida no art. 41, de forma escrita e digitalizada em disquete, nele devendo constar as seguintes informações:

I - o número de passageiros transportados;

II - os valores arrecadados pela tarifa;

III - os dados sobre o funcionamento do sistema, número de veículos em circulação e possíveis autuações às empresas contratadas por falha ou irregularidade;

IV - os valores devidos às empresas contratadas pelo sistema de transporte coletivo, com justificativa embasada nos dados coletados;

V - os valores gastos para a manutenção do sistema;

VI - os valores comparativos entre os gastos relacionados pelas empresas com o custeio das operações, apresentando expressamente os valores gastos com salários e vale-refeição dos trabalhadores vinculados à operação do sistema de transporte coletivo, discriminados por empresas.

§ 2º O relatório a que se refere este Capítulo IV deverá ser entregue até o décimo dia útil do mês subsequente ao que o mesmo se refere.

Substituída a palavra "Lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 1º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

Art. 42. A Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica realizará audiência pública para analisar os dados fornecidos.

Art. 2º da Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000.

## TÍTULO II DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## CAPÍTULO I

### DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR EM GERAL

Art. 43. O serviço de transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo será operado mediante prévia obtenção de Certificado de Registro junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 1º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

Art. 44. O Certificado de Registro de que trata o art. 43 será expedido em favor de pessoa física ou jurídica que comprovar o atendimento das exigências a serem estabelecidas em decreto do Executivo.

Art. 2º da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986, retirada a expressão "a ser expedido no prazo de 30 (trinta) dias", vez que já foi editado o Decreto regulamentador nº 23.123/86.

Art. 45. A inobservância das normas estatuídas para a operação do serviço implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo - UFM.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

Parágrafo único. Na reincidência, a multa será aplicada em dobro e o veículo apreendido, até que sejam cumpridas as exigências legais estatuídas.

Art. 3º e seu parágrafo único da Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986.

Art. 46. Fica obrigatória a identificação, em veículos de transporte escolar, dos estabelecimentos de ensino a que prestam serviço.

Parágrafo único. A identificação deverá conter: nome, endereço e telefone do estabelecimento de ensino, ou ainda do proprietário ou responsável, na parte lateral



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 1º e seu parágrafo único da Lei n.º 11.272 , de 12 de novembro de 1.992.

Art. 47. Os veículos de transporte escolar do Município de São Paulo deverão também ter suas divisórias, encostos e arestas revestidos com material acolchoado e demais superfícies rombas.

Art. 2º da Lei n.º 11.272 , de 12 de novembro de 1.992.

Art. 48. O descumprimento do disposto nos artigos 46 e 47 sujeitará o infrator ao pagamento de multa correspondentes a 20 UFMs (vinte Unidades Fiscais do Município), dobrada na reincidência.

Art. 3º da Lei n.º 11.272 , de 12 de novembro de 1.992.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

Art. 49. É obrigatória aos condutores e auxiliares de veículo escolar a participação em curso específico para o transporte de crianças especiais.

Parágrafo único. A autoridade administrativa competente deverá instituir regras e condições para a formação dos mesmos.

Arts. 1º e 2º da Lei n.º 14.011, de 23 de junho de 2005.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## CAPÍTULO II DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

O texto legal base deste Capítulo II é a Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003.

Art. 50. Fica instituído o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, com o objetivo de garantir aos alunos matriculados o acesso às escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.

Art. 51. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta constitui-se no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até as residências, realizado por operadores selecionados nos termos da legislação vigente.

Art. 52. Para participar do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta o aluno deverá estar matriculado em escola municipal de ensino infantil ou fundamental.

Art. 53. O serviço de transporte escolar instituído neste Programa será operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor, maior de 18 (dezoito) anos, que permanecerá no veículo durante todo o trajeto, auxiliando no embarque e desembarque dos alunos, bem como zelando pela segurança dos alunos transportados.

Parágrafo único. O Poder Público deverá fornecer ao condutor do veículo e ao monitor crachá específico, que deverá ser portado em local visível, durante toda a execução do serviço.

Art. 54. Os condutores deverão preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares referentes ao transporte escolar, a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 55. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta será implantado gradativamente, observando-se, para definição dos alunos a serem atendidos, os seguintes critérios, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria Municipal de Educação:

- I - problemas crônicos de saúde;
- II - menor faixa etária;
- III - menor renda familiar;
- IV - maior distância entre a residência e a escola.

§ 1º Terão prioridade na participação no Programa os alunos portadores de necessidades especiais.

§ 2º Para os fins de aferição da renda familiar mencionada no inciso III deste artigo, considera-se família o núcleo de pessoas formado por, no mínimo, um dos pais ou





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como parentes ou outros indivíduos que residam com o grupo sob o mesmo teto e contribuam economicamente para sua subsistência.

Art. 56. A implantação e operacionalização do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta ficará a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que, por meio de portaria intersecretarial, definirão:

I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;

II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;

III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;

IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;

V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;

VI - os prazos para a implementação do Programa.

Art. 57. A Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito tem por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa.

Alterada a redação original "Fica criada a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, a ser constituída por portaria intersecretarial editada pelas Secretarias Municipais de Educação e de Transportes, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa" para contemplar a situação vigente por ocasião desta Consolidação, vez que já foi expedida a Portaria Intersecretarial SMT/SMC nº 22, de 26 de abril de 2005, conforme disposição do item 1 das Normas de Procedimento para a Realização da Presente Consolidação.

Art. 58. Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, e estar presentes com o mesmo nos horários e locais estabelecidos para sua entrega ao monitor e recepção no retorno da escola.

Art. 59. Toda falta do aluno deverá ser comunicada pelos pais ou responsáveis, por escrito, ao monitor, com a devida justificativa, dando este ciência do ocorrido à Diretoria da Escola.

Parágrafo único. A ocorrência de 05 (cinco) faltas consideradas injustificadas pela Diretoria da Escola implicará na exclusão do aluno do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 56.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Subtraída a expressão “desta lei” com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e retirada a referência original ao art. 9º, cuja disposição transitória foi remetida às Disposições Finais e Transitórias, art. 148.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

O veto ainda se encontra pendente de apreciação pela Câmara Municipal, devendo ser mantida sua indicação conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05. Texto original vetado do art. 12 da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003:

*“Art. 12. O Poder Público terá o prazo de 05 (cinco) anos, contados da data de publicação desta lei, para estender o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta a todos os alunos matriculados nas escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.  
§ 1º. Para fins do cumprimento do disposto no caput deste artigo, a expansão do Programa deverá ser constante, não se admitindo a redução ou a manutenção do número de alunos por ele atendidos a cada semestre.*

*§ 2º. O Poder Público deverá enviar à Câmara Municipal, no primeiro dia útil do mês fevereiro e no primeiro dia útil do mês de agosto, relatório circunstanciado demonstrando o cumprimento do disposto neste artigo, do qual deverá constar:*

*I - o número de alunos atendidos no semestre anterior;*

*II - o número de alunos a serem atendidos no semestre atual;*

*III - o número de alunos a serem atendidos no semestre seguinte;*

*IV - percentual de alunos atendidos pelo Programa nos 03 (três) semestres a que fazem referência os incisos anteriores, levando-se em conta a expansão da rede”.*

## TÍTULO III

### DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

O texto legal base deste Título III é a Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.  
Foi utilizado também como texto base parcial o Projeto de Lei nº 0402/98.

## CAPÍTULO I



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## DA NATUREZA DO SERVIÇO

Art. 61. 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 do Poder Público, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas neste Título III e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

Substituídas as palavras "Prefeitura" e "lei", respectivamente pela locução "Poder Público" e pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

## CAPÍTULO II

### DE QUEM PODE SER AUTORIZADO A EXPLORAR O SERVIÇO

Art. 62. A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 66, parágrafo 2º, 78 e 87, parágrafo 2º, só poderá ser permitida:

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

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 1º Para efeito deste artigo, especificamente em relação ao inciso II, poderão fazer uso do 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 2 (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 § 1º deste artigo só poderão obter a licença específica junto à Secretaria Municipal de



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 § 1º deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do Certificado de Registro de Veículo (CRV), expedido pela repartição competente.

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

§§ 1º a 5º inseridos pela Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001.

### CAPÍTULO III DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. À pessoa jurídica que se constituir na forma deste Título III para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, será outorgado Termo de Permissão, do qual constará seus direitos e obrigações.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Art. 64. 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 500 (quinhentas) vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II - dispor de sede e escritório no Município;

III - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

I - por crime doloso;

II - por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Art. 65. O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo 64, comprove:

I - 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;

II - dispor do uso de área mínima de 500,00 m<sup>2</sup> (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m<sup>2</sup> (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;

III - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998. Bem como alterado a redação original que tratava de Cadastro Fiscal de Serviços, pois a nomenclatura atual é Cadastro Municipal de Contribuintes

Parágrafo único. Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquela Alvará, nos termos do inciso I deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

### CAPÍTULO IV

#### DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Art. 66. O motorista profissional autônomo, para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

I - ser proprietário do veículo;

II - estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Seguro Social.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II e foi atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme arts. 10, II, e 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

### CAPÍTULO V

#### DO CONDUTOR DE TÁXI E DA SUA INSCRIÇÃO NO CADASTRO

Art. 67. Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Fusão de disposição repetitiva dos originários arts. 3º e 8º da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 e do art. 5º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, conforme art. 13, § 2º, inciso III, da Lei Complementar Federal nº 95, de fevereiro de 1998, com a redação conferida pelo art. 1º da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 68. Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, de categoria profissional;
- II - possuir exame de sanidade, em vigor;
- III - apresentar atestado de residência;
- IV - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal;

Texto original alterado, em função das normas da Corregedoria Geral de Justiça do Estado de São Paulo, que extinguiu a folha corrida de antecedentes criminais criando a certidão do distribuir forense.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

V - ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pelo Poder Público.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

I - por crime doloso;

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

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 3º Para os efeitos deste Título III, 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.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 69. A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 2º Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo 68, exceto o de que trata o inciso V.

### **CAPÍTULO VI DO REGISTRO DE CONDUTOR**

Art. 70. É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguro 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.

Atualizada a denominação do Instituto Nacional de Previdência Social, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

### **CAPÍTULO VII DO VEÍCULO**

Art. 71. Os veículos a serem utilizados no serviço definido neste Título III deverão ser da categoria automóvel ou utilitário, dotados de 2 (duas) ou mais portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado em vistoria prévia.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 4º Fica proibida a utilização de motocicletas para a prestação de serviços de transporte no Município de São Paulo, sob pena de imposição ao infrator de multa de 150 UFIR's e, em caso de reincidência, apreensão da motocicleta pelo órgão competente.

Disposições da Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998, introduzidas como § 4º .

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."

Art. 72. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

Atualizada a denominação do Departamento Nacional de Telecomunicações (DENTEL), constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 73. Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pelo Poder Público, a saber:

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- I - pintura padronizada, de cor uniforme;
- II - siglas ou símbolos;
- III - inscrição do número de ordem dentro da frota.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

As alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998; o § 1º foi revogado pela Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1992 e o § 2º, por conter disposição temporária já expirada.

Art. 74. Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- I – taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;
- II – caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- III – dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";
- IV – cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- V – tabela de tarifas em vigor;
- VI – tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente.

Inciso VI acrescido pelo art. 1º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.

### CAPÍTULO VIII DO ALVARÁ DE ESTACIONAMENTO

Art. 75. O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos neste Título III, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 76. 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 65, 71 a 74, quando se tratar de empresa, e nos artigos 66, 68, 71 a 74, quando motorista autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Redação alterada pela Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973.

Art. 77. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 78. 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 de passageiros por meio de táxi.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

Art. 79. Por força do disposto no artigo 78, fica expressamente permitida a transferência de Alvará:

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

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - as alíneas "a", "b" e "c" passaram a ser designadas incisos I, II e III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 1º Aquele que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências deste Título III, salvo nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79 e substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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

Redação alterada pelo art. 3º da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III, o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Adaptada a referência original à nova redação do art. 79.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 80. 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. 81. A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com o escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

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

§ 2º Para a renovação do Alvará de Estacionamento de veículos de empresa, é dispensada a apresentação do comprovante de inscrição de motorista no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo, entretanto, compulsória sua apresentação quando solicitada pelo Poder Público, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis previstas no Capítulo XIII.

Parágrafo 2º acrescido com fundamento no art. 5º e seu parágrafo único da Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 - substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e adaptada a referência de localização das penalidades neste texto de consolidação.

Art. 82. Os alvarás vencidos a partir de 1º 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 requeriam e paguem, por ano ou fração decorrida, além das taxas e demais tributos devidos, acrescidos de juros de mora e correção monetária, multa correspondente a 1 (uma) Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo.

Redação alterada pelo art. 1º da Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975.

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"Uma vez que a Lei que impôs a penalidade não menciona que haveria correções ao longo de sua vigência, bem como não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações e correções sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com a posterior apreciação para modificações em decorrência de Lei específica."



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 83. 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.

Redação alterada pela Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972.

Art. 84. 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 neste Título III.

Redação do *caput* e §§ 1º e 2º alterada pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 85. 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.

### CAPÍTULO IX DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

Art. 86. Os pontos de estacionamento serão fixados pelo Poder Público, 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 87. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

II - livres.

As alíneas "a" e "b" passaram a ser designadas incisos I e II, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

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

Art. 88. Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo do Poder Público, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como, ter reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 89. O Poder Público 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.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 90. Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio do Poder Público quanto aos locais de interesse turístico, serem estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 91. Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 92. 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.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## CAPÍTULO X

### DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

Art. 93. Os veículos de aluguel a taxímetro 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.

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987.

Art. 94. Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

## CAPÍTULO XI

### DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES DE TÁXIS

Art. 95. 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. 96. As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda a:

- I - manter a frota em boas condições de tráfego;
- II - manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;
- III - fornecer ao Poder Público resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

IV - atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;

V - 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 da outorga do Termo de Permissão;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VI - manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;

VII - registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;

VIII - entregar ao Poder Público relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

IX - manter em atividade toda frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como, aos sábados, domingos e feriados;

X - manter os motoristas uniformizados, com características especiais de identificação, e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;

Introduzida a expressão "com características especiais de identificação" por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

XI - comunicar ao Poder Público quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

As alíneas "a" a "k" passaram a ser designadas incisos I a XI, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

XII - obrigar os motoristas a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-los com facilidade.

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

Art. 97. Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

I - manter o veículo em boas condições de tráfego;





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

II - fornecer ao Poder Público dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

IV – usar uniforme com características especiais de identificação;

Introduzido por disposição do art. 1º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

V – usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Introduzido por disposição do art. 7º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991.

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

Art. 98. É obrigação de todo condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código de Trânsito Brasileiro e, especialmente:

Atualizada a denominação do Código Nacional de Trânsito, constante do texto original, pela nova denominação estabelecida pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

I - tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;

II - trajar-se adequadamente;

III - não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;

IV - não violar o taxímetro;

V - não cobrar acima da tabela;

VI - não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VII - não permitir excesso de lotação;

VIII - não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para este fim;

IX - trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

As alíneas "a" a "i" passaram a ser designadas incisos I a IX, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

### CAPÍTULO XII DAS TAXAS

Entrei em contato com o Setor Jurídico do DTP e estou aguardando uma resposta do Dr. Negrão (Tel.: 6096-3299, R. 808) sobre a atualização e correção das taxas aqui mencionadas. Liminarmente informaram que foi utilizado o Decreto nº 45.657, de 28 de dezembro de 2004, e a Lei Municipal nº 13.105, de 22 de dezembro de 2000, mas até a entrega deste trabalho não foi prestada a informação detalhada solicitada verbalmente.

SUGESTÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SOBRE ESTE CAPÍTULO - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria.

Art. 99. Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I - de Licença de 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.

II - de Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi – 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

2 – isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;

f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 78, para:

1 – espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo – 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;

2 – empresa, motorista profissional autônomo e co-proprietário do veículo também autônomo – 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

Revogada a alínea “g” original por conter disposição temporária já expirada.

g) 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;

A alínea “h” passou a ser designada alínea “g”, diante da revogação desta.

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

### CAPÍTULO XIII DAS PENALIDADES

Art. 100. A inobservância das obrigações estatuídas neste Título III, 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:

Substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

IX - apreensão do veículo.

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

Redação alterada pelo art. 1º, I da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 101. Aos permissionários ou 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 se trajar adequadamente;

II - não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e público;

III - não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo;

IV - não portar, no veículo, guia atualizado das ruas de São Paulo;

V - transitar com veículo em más condições de higiene;

VI - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a identificação do permissionário e do condutor;

VII - não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

VIII - deixar de comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou 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 de 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 a Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente;

Redação alterada pelo art. 2º da Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- 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 Transporte;
- XVIII - utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados;
- XIX - recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordados 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 cadastrado dirija o veículo;
- XXV - angariar passageiro com taxímetro previamente ligado;
- XXVI - utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido;
- XXVII - usar indevidamente as bandeiras ou camuflá-las impedindo a perfeita visualização;
- XXVIII - abandonar o veículo na via pública, para impossibilitar a ação da fiscalização, em especial próximo a pontos de estacionamento de táxi;
- XXIX - transitar com veículo em más condições de segurança;
- XXX - transitar com placa deslacrada;
- XXXI - danificar propositadamente veículos de terceiros;
- XXXII - recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;
- XXXIII - ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pelo Poder Público;

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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 - arremeter ou aceitar passageiros angariados próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado;

XL - efetuar corrida em descordo 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 Táxi;

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.

Redação alterada pelo art. 1º, II da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 102. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 100 são aplicáveis aos permissionários do serviço definido neste Título III, bem como, aos proprietários de veículos que estejam operando o serviço sem a devida autorização do Poder Público.

Redação alterada pelo art. 1º, III da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação e substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 103. 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.

Redação alterada pelo art. 1º, IV da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 104. Além das penalidades previstas neste Capítulo XIII e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no "Termo de Permissão".

Redação alterada pelo art. 1º, V da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 105. A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo a 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 da Cidade de São Paulo.

Atualizada a denominação do Diário Oficial do Município, constante do texto original, conforme art. 13, § 2º, IV da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, com as alterações da Lei Complementar Federal nº 107, de 26 de abril de 2001.

§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:

- I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- II - um representante do Departamento de Transportes Públicos – DTP, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- III - um representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

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

Redação alterada pelo art. 1º, VI da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987; as alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Art. 106. Além das penalidades específicas do artigo 100, inciso I, fica instituída a "Avaliação de desempenho do condutor" através da atribuição de pontos às



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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:

- I - infrações dos Grupos A e B: 01 (um) ano;
- II - infrações do Grupo C: 02 (dois) anos;
- III - infrações do Grupo D: 03 (três) anos.

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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:

- I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;
- II - um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- III - um representante dos motoristas, indicado por entidade de classe reconhecida.

As alíneas "a" a "c" passaram a ser designadas incisos I a III, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

§ 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, ou do registro do Condutor, conforme o caso.

Artigo 2º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 107. 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 Fiscal do Município de São Paulo e, na reincidência, multa em dobro, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor;

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item “3” das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

“SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria”.

II - Grupo B - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,50 UFM – Unidade 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;

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item “3” das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

“SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria”.

III - Grupo C - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 1 (uma) UFM – Unidade 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;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

**IV - Grupo D - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 2 (duas) UFM – Unidade 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.**

Embora o art. 13, § 2º, VI da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, e o item "3" das Normas de Procedimento para Realização da Presente Consolidação e art. 2º da Lei Municipal nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000, recomendem a atualização do valor, adotou-se a postura de manter o valor original, seguindo recomendação da Secretaria Municipal de Transportes, que revisou este trabalho, e apresentou o seguinte argumento:

"SOBRE AS INFRAÇÕES PUNIDAS COM MULTAS - Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

**Art. 108. Considera-se infração, para os efeitos deste Capítulo XIII, a inobservância de qualquer preceito deste Título III, e nos demais atos expedidos para a sua regulamentação.**

Artigo 4º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 - substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

**Art. 109. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 100.**

Artigo 5º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 110. O Poder Público 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 permissionário, em especial quando:

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

- I - executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;
- II - utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;
- III - for reincidente, por 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos, em condenação por crime culposo ou condenado por crime doloso;
- IV - 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;
- V - ficar comprovada a utilização de mecanismos que interfiram no taxímetro e aumentem o valor da corrida.

As alíneas "a" a "e" passaram a ser designadas incisos I a V, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

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

Artigo 6º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 111. O Poder Público poderá reter, remover e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas neste Título III, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 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.

Redação alterada pela Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 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 §1º.

Redação alterada pela Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988.

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

Artigo 7º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 112. A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

- I - angariar passageiros com veículos estacionados 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.

Artigo 8º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 113. 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.

Artigo 9º da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 114. A apreensão do veículo dar-se-á quando:



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- I - ordenada judicialmente;
- II - o condutor for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;
- III - transitar sem nova vistoria, depois de reparado em consequência de acidente grave ou má conservação;
- IV - não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de táxi;
- V - for alterada a característica do veículo sem autorização da autoridade competente;
- VI - transitar em mau estado de conservação e segurança;
- VII - tiver falsificada a placa de identificação;
- VIII - estiver com o taxímetro aparentemente violado.

Artigo 10 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 115. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Artigo 11 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 116. 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.

Artigo 12 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

Art. 117. 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 da multa aplicada.

Artigo 13 da Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987.

### **CAPÍTULO XIV DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Embora algumas infrações elencadas neste Capítulo também constituam infrações de trânsito capituladas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e este (CTB) seja posterior à Lei Municipal nº 10.308, de 22 de abril de 1987, o Departamento de Transportes Públicos – DTP (Setor Jurídico – Dr. Marcos - T. 6096-3299, Ramal 808), entende que não houve revogação das disposições em comum e continua aplicando as penas cumulativamente.

Diante do retorno deste ante-projeto revisado pela Secretaria Municipal de Transportes, sem as razões justificando a dupla penalização dos condutores de táxi por um mesmo fato e mantendo tais dispositivos, os mesmos foram reproduzidos na íntegra.

**Art. 118.** O Poder Público poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições deste Título III, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município.

Retirada a expressão “e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único do art. 12” diante da alteração desse artigo pelo art. 1º da Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987 - substituída a palavra “Prefeitura” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001 - substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

**Art. 119.** A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido neste Título III, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto ao Poder Público.

Substituída a palavra “Prefeitura” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001 - substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

**Art. 120.** 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. 121.** As oficinas de reparos de taxímetro poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

**Art. 122.** 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 este Título III; 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.

Substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 123. Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados neste Título III, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 124. O Poder Público poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 125. O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos em nome de:

Subtraída a expressão "após a vigência desta lei" por se tratar de disposição temporária já ultrapassada.

- I - empresas permissionárias;
- II - motoristas profissionais autônomos;
- III - motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- IV - sucessores de motorista profissional autônomo.

As alíneas "a" a "d" passaram a ser designadas incisos I a IV, conforme art. 10, II da Lei Complementar Federal nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Art. 126. 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 de publicação do despacho de deferimento.

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

Art. 127. 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.

O artigo 57 do texto original da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 foi revogado por conter disposição temporária já expirada.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 128. Os permissionários de táxi das categorias comum, especial e luxo, ficam obrigados a substituir o seu veículo após 10 (dez) anos de fabricação, excluído o de fabricação.

O artigo 58, alíneas "a", "b" e "c" do texto original da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 foi revogado por conter disposição temporária já expirada, exceto a alteração introduzida na alínea "d" pela Lei nº 9.392, de 21 de dezembro de 1981.

Parágrafo único. Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem o limite fixado neste artigo.

Art. 129. Ficam isentos da Taxa de Licença para publicidade as inscrições, siglas, ou símbolos que, aprovados pelo Poder Público, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Substituída a palavra "Prefeitura" pela locução "Poder Público", com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Art. 130. O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas neste Título III, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

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

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

ENTENDIMENTO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SOBRE O ARTIGO ANTERIOR E SEU § ÚNICO: "Não há Lei Municipal posterior e específica que trata a matéria, tanto quanto a reajuste, como atualizações, senão Decreto Municipal que trata da matéria, portanto nossa sugestão, neste particular, é que as devidas atualizações, adequações em função do salário mínimo e, correções monetárias, sejam procedidas pela Secretaria de Finanças, mantendo-se o texto original com até ulterior manifestação daquela Secretaria".

Art. 131. 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. 132. O disposto nos artigos 61 a 63, 66, 67, 70, 75, 77 a 83, 85 a 92, 95, 97 a 117 e no Capítulo XIV - Das Disposições Gerais, aplica-se no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executem ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.





# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

## CAPÍTULO XV DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

### SEÇÃO I DOS PONTOS DE TÁXI EM ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

O texto legal base desta Seção I é a Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999.

Art. 133. Ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, *shopping center*, centro comercial ou assemelhados a oferecer gratuitamente espaço para a instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessário, a construção de baia para essa mesma finalidade.

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

Art. 134. Caberá aos órgãos públicos competentes o cadastramento e a conseqüente legalização do ponto, bem como o credenciamento dos motoristas, além da manutenção do ponto, uma vez instalado.

Art. 135. Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto nesta Seção I, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

### SEÇÃO II DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA

O texto legal base desta Seção I é a Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005.

Art. 136. Cria-se, através do Poder Executivo, a construção e instalação de Postos de Apoio ao Taxista, para atendimento das necessidades básicas dos 35 mil profissionais do Município de São Paulo.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 1º (VETADO)

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

§ 3º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias do ano.

Art. 137. (VETADO)

Art. 138. (VETADO)

O veto ainda se encontra pendente de apreciação pela Câmara Municipal, devendo ser mantida sua indicação conforme item 3 das Normas Complementares para a realização da Consolidação de 08/06/05. Dispositivos originais vetados da Lei nº 14.002, de 10 de junho de 2005:

*“Art. 1º.....  
§ 1º Os Postos de Apoio terão como sugestão deste vereador, 3m de comprimento, 2m de largura, 2,20m de altura, com duas portas laterais com acesso para homens e mulheres, contendo instalações sanitárias completas, além de telefone público numa das laterais e banco confortável com 5 lugares, com medidas padronizadas (ver croqui anexo).  
Art. 2º As despesas com a execução desta lei, se houver, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, embora, pela beleza do modelo, tenhamos a convicção da facilidade de parceria do Executivo com a iniciativa privada.  
Art. 3º este projeto da lei não tem nenhuma identidade com as propostas apresentadas por outros vereadores criando banheiros públicos, posto que o objetivo deste é o atendimento exclusivo dos profissionais taxistas.”*

### SEÇÃO III

#### DO LICENCIAMENTO

Art. 139. O licenciamento do veículo de aluguel a taxímetro, utilizado no transporte individual de passageiros, só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

Art. 2º da Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991, acrescido do esclarecimento de que o veículo é aquele de aluguel a taxímetro, utilizado no transporte individual de passageiros.

### TÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 140. 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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 37 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 141. 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. 38 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 142. 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 32, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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. 39 e seu parágrafo único da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 143. Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 31, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 40 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 - Substituída a palavra "lei" pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

Art. 144. As empresas operadoras do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros em 12 de dezembro de 2001 continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 41 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – adaptado para ser incluído neste Título IV, Das Disposições Finais e Transitórias.

Art. 145. Os novos operadores do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas empregados no Sistema em 12 de dezembro de 2001,



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 42 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – adaptado para ser incluído neste Título IV, Das Disposições Finais e Transitórias.

Art. 146. A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 4º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 7º, a frota pública de trolebus.

Art. 43 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 147. Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto no Subtítulo I, 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.

Substituída a palavra “lei” pela referência de localização da matéria neste texto de consolidação.

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 II, 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 6.000 (seis mil).

Art. 44, incisos I a IV e parágrafo único da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 148. Até que seja publicado o ato administrativo a que se refere o *caput* do artigo 59, observar-se-á o disposto na Portaria Intersecretarial SMT/SME nº 1, de 25 de abril de 2002.



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 9º da Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003 – retirada a referência original ao art. 8º vez que já foi expedida a Portaria Intersecretarial SMT/SMC nº 22, de 26 de abril de 2005, que constituiu a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito.

Art. 149. Do total de Alvarás de Estacionamento concedidos às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi, 700 (setecentos) serão transferidos à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de 18 de janeiro de 2003, sem que disso decorra qualquer direito oponível ao Poder Público.

Substituída a frase “da data de publicação desta lei” pela data da publicação da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, e a locução “Administração Pública” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

§ 1º Caberá ao Poder Público fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

Substituída a locução “executivo Municipal” pela locução “Poder Público”, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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

Art. 1º e seus §§ 1º e 2º da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, o qual, embora contenha disposição temporária ainda não foi integralmente cumprida porquanto a matéria encontra-se *sub judice* através do Mandado de Segurança nº 154-053.03.002863-1, em curso perante a 5ª Vara da Fazenda Pública, onde figura como Impetrante ADETAXI – Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo, e como Impetrado o Diretor do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 150. Terão direito a receber esses Alvarás de Estacionamento as pessoas físicas, motoristas profissionais, que, comprovadamente, exerciam a atividade junto às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi em 11 de junho de 2002, data de leitura do projeto que originou a Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003.

Substituída a locução “esta lei” pela indicação da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, com o objetivo de homogeneizar a terminologia, conforme art. 13, § 2º, VIII da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

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



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

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

Art. 2º e seus §§ 1º a 3º da Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003, o qual, embora contenha disposição temporária ainda não foi integralmente cumprida porquanto a matéria encontra-se *sub judice* através do Mandado de Segurança nº 154-053.03.002863-1, em curso perante a 5ª Vara da Fazenda Pública, onde figura como Impetrante ADETAXI – Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo, e como Impetrado o Diretor do Departamento de Transportes Públicos.

Art. 151. O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 152. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 153. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 154. Ficam revogadas por consolidação as Leis nºs 4.364, de 31 de março de 1953; 4.618, de 18 de fevereiro de 1955; 5.141, de 5 de abril de 1957; 5.660, de 25 de novembro de 1959; 5.769, de 14 de dezembro de 1960; 5.942, de 13 de março de 1962; 6.520, de 25 de maio de 1964; 6.681, de 21 de junho de 1965; 6.908, de 13 de junho de 1966; 7.526, de 21 de setembro de 1970; 7.669, de 19 de novembro de 1971; 7.802, de 27 de outubro de 1972; 7.816, de 30 de novembro de 1972; 7.926, de 21 de agosto de 1973; 7.953, de 16 de novembro de 1973; 8.088, de 12 de julho de 1974; 8.353, de 30 de dezembro de 1975; 8.424, de 18 de agosto de 1976; 8.678, de 3 de março de 1978; 9.392, de 21 de dezembro de 1981; 9.651, de 24 de novembro de 1983; 9.699, de 07 de março de 1984; 9.921, de 2 de julho de 1985; 9.939, de 16 de julho de 1985; 10.012, de 13 de dezembro de 1985; 10.039, de 8 de janeiro de 1986; 10.154, de 7 de outubro de 1986; 10.195, de 3 de dezembro de 1986; 10.280, de 10 de abril de 1987; 10.308, de 22 de abril de 1987; 10.647, de 14 de outubro de 1988; 10.744, de 31 de agosto de 1989; 10.839, de 20 de fevereiro de 1990; 10.854, de 22 de junho de 1990; 10.990, de 13 de junho de 1991; 10.993, de 13 de junho de 1991; 11.086, de 6 de setembro de 1991; 11.089, de 11 de setembro de 1991; 11.022, de 2 de julho de 1991; 11.129, de 2 de dezembro de 1991; 11.174, de 7 de abril de 1992; 11.216 de 20 de maio de 1992; 11.250, de 1º de outubro de 1992; 11.257, de 7 de outubro de 1992; 11.272, de 12 de novembro de 1992; 11.296, de 27 de novembro de 1992; 11.381, de 17 de junho de 1993; 11.429, de 25 de outubro de 1993; 11.487, de 11 de março de 1994; 11.502, de 13 de abril de 1994; 11.508, de 19 de abril de 1994; 11.598, de 11 de julho de 1994; 11.602, de 12 de julho de 1994; 11.655, de 18 de outubro de 1994; 11.840, de 28 de junho de 1995; 11.992, de 16 de janeiro de 1996; 12.140, de 5 de julho de 1996; 12.516, de 6 de novembro de 1997; 12.549, de 08 de janeiro de 1998; 12.609, de 6 de maio de 1998; 12.615, de 4 de maio de 1998; 12.621, de 4 de maio de 1998; 12.619, de 4 de



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

maio de 1998; 12.633, de 6 de maio de 1998; 12.823, de 7 de abril de 1999; 12.830, de 22 de abril de 1999; 13.094, de 8 de dezembro de 2000; 13.115, de 6 de abril de 2001; 13.207, de 9 de novembro de 2001; 13.241, de 12 de dezembro de 2001; 13.270, de 3 de janeiro de 2002; 13.441, de 14 de outubro de 2002; 13.481, de 3 de janeiro de 2003; 13.515, de 17 de janeiro de 2003; 13.542, de 24 de março de 2003; 13.612, de 26 de junho de 2003; 13.697, de 22 de dezembro de 2003; 14.002, de junho de 2005; e 14.011, de 23 de junho de 2005; as disposições da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, exceto o art. 60; e as expressões “nos ônibus” constantes do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991, e “de transporte público e coletivo de passageiros” constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994.

Lei nº 4.364, de 31 de março de 1953 - revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 4.618, de 18 de fevereiro de 1955 - revogada implicitamente pela Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 5.141, de 5 de abril de 1957 – revogada implicitamente pelos arts. 104 e 130 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);

Lei nº 5.660, de 25 de novembro de 1959 - revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 5.769, de 14 de dezembro de 1960 - não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista e art. 21, XII, “e” da CF/88;

Lei nº 5.942, de 13 de março de 1962 - não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista e art. 21, XII, “e” da CF/88;

Lei nº 6.520, de 25 de maio de 1964 - revogada implicitamente pelo art. 13, II da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 6.681, de 21 de junho de 1965 – arts. 1º e 2º revogados implicitamente pelo art. 13, V e o art. 3º derogado pelo art. 35, ambos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 6.908, de 13 de junho de 1966 – revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;

Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o § 2º do art. 14, a alínea “g” do inciso II do art. 40 e os arts. 58, *caput* e alíneas “a”, “b” e “c”; 64; 65; 66; 67 e 68 revogados por conter disposição temporária já expirada; e o art. 60, que não foi revogado nesta Consolidação por tratar de matéria tributária;

Lei nº 7.526, de 21 de setembro de 1970 - revogada implicitamente pelo art. 28 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 7.669, de 19 de novembro de 1971 – revogada por conter disposição temporária já expirada;

Lei nº 7.802, de 27 de outubro de 1972 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o art. 2º, revogado implicitamente pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987;

Lei nº 7.816, de 30 de novembro de 1972 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 7.926, de 21 de agosto de 1973 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 7.953, de 16 de novembro de 1973 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 8.088, de 12 de julho de 1974 – revogada implicitamente pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 8.353, de 30 de dezembro de 1975 – revogada por incorporação à Consolidação parcialmente o art. 1º, na parte em que confere nova redação ao art. 23 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, e o art. 2º; e revogado implicitamente o art. 1º, na parte em que confere nova redação ao parágrafo único do art. 12 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987, e na parte em que confere nova redação ao art. 25 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, pela Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999;
- Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976 – revogada implicitamente pela Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 8.678, de 3 de março de 1978 - revogada implicitamente pelo art. 28 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 9.392, de 21 de dezembro de 1981 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 9.651, de 24 de novembro de 1983 – revogada implicitamente pelo art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 9.699, de 7 de março de 1984 – revogada implicitamente pelo art. 9º, V da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 9.921, de 2 de julho de 1985 – não recepcionada face o art. 158 da Constituição Paulista;
- Lei nº 9.939, de 16 de julho de 1985 – revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 10.012, de 13 de dezembro de 1985 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 10.039, de 8 de janeiro de 1986 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 10.195, de 3 de dezembro de 1986 – revogada implicitamente pela Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987;
- Lei nº 10.280, de 10 de abril de 1987 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 10.308, de 22 de abril de 1987 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 10.647, de 14 de outubro de 1988 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 10.744, de 31 de agosto de 1989 - revogada implicitamente pelo art. 13, inciso II, da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990 - revogada implicitamente pelo art. 31 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 10.854, de 22 de junho de 1990 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 10.990, de 13 de junho de 1991 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 10.993, de 13 de junho de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 29, II da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- expressão “nos ônibus” constante do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.022, de 2 de julho de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 3º, I, II e III c.c. 8º, incisos I, III, h, i e parágrafo único, da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.086, de 6 de setembro de 1991 – revogado por incorporação à Consolidação, exceto o art. 3º, revogado por constituir disposição temporal vencida;





## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 11.129, de 2 de dezembro de 1991 – revogada implicitamente pelo art. 8º, II da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.216, de 20 de maio de 1992 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.250, de 01 de outubro de 1992 - revogada implicitamente pelo art. 11 da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 11.257, de 7 de outubro de 1992 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.272, de 12 de novembro de 1992 - revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 11.296, de 27 de novembro de 1992 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 11.381, de 17 de junho de 1993 – revogada implicitamente pela Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994;
- Lei nº 11.429, de 25 de outubro de 1993 – revogada implicitamente pelo art. 8º, I, II, III, *h, l*, da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.487, de 11 de março de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 35 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.502, de 13 de abril de 1994 - ADI nº 25.436.0/2-TJSP, transitada em julgado;
- Lei nº 11.508, de 19 de abril de 1994 – revogada implicitamente pelo art. 9º da Lei nº 12.893, de 28 de outubro de 1999;
- Lei nº 11.598, de 11 de julho de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.602, de 12 de julho de 1994 - revogada implicitamente pelo art. 9º, VIII da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- expressão “de transporte público e coletivo de passageiros” constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.655, de 18 de outubro de 1994 - revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 11.840, de 28 de junho de 1995 - revogada implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 11.992, de 16 de janeiro de 1996 - revogada implicitamente pelo art. 8º, III, “h” da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 12.140, de 5 de julho de 1996 – revogada implicitamente pelo art. 5º, III da Lei nº 12.328, de 24 de abril de 1997;
- Lei nº 12.516, de 6 de novembro de 1997 – ADI nº 045.468.0/4-TJSP, transitada em julgado;
- Lei nº 12.549, de 08 de janeiro de 1998 - revogado o art. 1º por incorporação à Consolidação e o art. 2º por conter disposição temporária já expirada;
- Lei nº 12.609, de 6 de maio de 1998 – revogada por incorporação à Consolidação;
- Lei nº 12.615, de 4 de maio de 1998 – ADI nº 059.207.0/3-TJSP, transitada em julgado;
- Lei nº 12.621, de 4 de maio de 1998 – decretada inconstitucional e revogada implicitamente pelo art. 8º, I, II, III, *h*, parágrafo único da Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Lei nº 12.633, de 6 de maio de 1998 - revogada implicitamente pelo art. 33, III da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Lei nº 12.823, de 7 de abril de 1999 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 12.830, de 22 de abril de 1999 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.094, de 8 de dezembro de 2000 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.115, de 6 de abril de 2001 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.207, de 9 de novembro de 2001 - revogada implicitamente pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 – revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.270, de 3 de janeiro de 2002 – revogada implicitamente pelo § 1º do art. 33 da Lei 13.525, de 28 de fevereiro de 2003;

Lei nº 13.441, de 14 de outubro de 2002 - implicitamente pelo art. 8º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003 – revogada por incorporação à Consolidação, exceto o art. 3º, revogado por constituir disposição temporal vencida;

Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003 – o veto ao art. 12 ainda não foi apreciado pela Câmara - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.002, de junho de 2005 - revogada por incorporação à Consolidação;

Lei nº 14.011, de 23 de junho de 2005 - revogada por incorporação à Consolidação.