



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

Assis, 30 de agosto de 2018.



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 3/2018

Código: M148920681/3533

Ofício DA nº 302/2018

Ao Excelentíssimo Senhor
VEREADOR EDUARDO DE CAMARGO NETO
Presidente da Câmara Municipal.
Assis – SP

Assunto: Encaminha Projeto de Lei Complementar nº 03/2018.

Senhor Presidente,

Encaminho, por intermédio de Vossa Excelência, para apreciação e deliberação da Egrégia Câmara Municipal de Assis, o incluso Projeto de Lei Complementar nº 03/2018, em que o Executivo Municipal solicita autorização para dispor sobre normas gerais para o serviço de transporte individual de passageiros em veículos automóveis de aluguel – TAXI no Município de Assis e dá outras providências, acompanhado da respectiva exposição de motivos.

Na oportunidade, reafirmo a Vossa Excelência e aos Senhores Vereadores protestos de alta consideração.

Atenciosamente,

JOSÉ APARECIDO FERNANDES
Prefeito Municipal



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS **(Projeto de Lei Complementar nº 03/2018)**

Ao Excelentíssimo Senhor
EDUARDO DE CAMARGO NETO
DD. Presidente da Câmara Municipal de Assis
Assis – SP

Senhor Presidente,

Temos a honra de encaminhar a Vossa Excelência a inclusa propositura que tem por objetivo dispor sobre normas gerais para o serviço de transporte individual de passageiros em veículos automóveis de aluguel – Táxi no Município de Assis e dá outras providências.

Considerando que o transporte individual de passageiros é uma atividade econômica submetida à regulação do Poder Público, com o advento da Constituição Federal de 1988 e sua repartição de competências, cabe à União legislar sobre trânsito e transporte, bem como em definir suas diretrizes gerais, o que foi concretizado por meio da Lei Federal nº 12.587/2012, que definiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU.

Tal Política delimitou os modos de transporte atualmente existentes, inclusive o transporte público individual de passageiros, entendido como serviço de transporte remunerado e aberto ao público, visando viagens individualizadas.

A Lei Federal em questão ainda definiu ser de competência municipal a organização, disciplina e fiscalização destes serviços, observados os requisitos mínimos que justificam o interesse estatal em regular tais atividades, principalmente em razão da preocupação com a segurança dos passageiros, além dos demais aspectos afetos a prestação dos serviços.

Saliente-se, ainda, que embora a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana denomina os serviços objeto desta propositura como "transporte individual", não significa que a atividade em questão seja um serviço público, afinal, tal atividade não está sujeita a universalização, à modicidade tarifária, à urgência na sua prestação ou à essencialidade (ao contrário do transporte coletivo), ou da satisfação indiscriminada.



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

Trata-se de atividade econômica em sentido estrito, mas, por razões e peculiaridades da forma de prestação destes serviços se faz necessária a intervenção estatal na atividade a fim de promover um mercado regularizado e que não acarrete lesões aos interessados nestes serviços (principalmente os passageiros), daí considerarmos como uma atividade de interesse público.

A competência municipal para legislar sobre o transporte individual de passageiros advém da abrangência do interesse, diante da sua limitação ao território do município, o que foi denominado por "interesse local" pela Constituição Federal (art. 30, inciso I), devendo complementar, naquilo que for de interesse local, a legislação sobre trânsito e transportes expedida pela União (art. 22, inciso XI, da Constituição Federal).

Uma vez que a exploração de transporte individual de passageiros não se encaixa na modalidade de serviço público, na medida em que trata tão somente de serviço de utilidade pública, cuja autorização para exploração deve ser delegada ao poder público local, cabe, portanto, ao administrador municipal estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica privada de interesse público, bem como o modo de escolha dos autorizatários do serviço.

Com base nestes princípios e atendido ao clamor dos profissionais hoje atuantes em Assis, após a audiência pública realizada pelo Executivo em 07 de junho de 2018, os mesmos se organizaram e formaram uma Comissão de Taxistas e se reuniram com o Executivo e representantes do Legislativo, tendo como resultado a formulação conjunta de objetivos específicos para uma proposta de organização do sistema de transporte individual de passageiros de interesse público no âmbito desta Municipalidade, dentre eles:

- garantir a segurança dos taxistas, motoristas e passageiros;
- propiciar a transparência do sistema de transporte individual de passageiros por meio de veículos de aluguel providos de taxímetro;
- implementar instrumentos para mitigar as diferenças de informação entre os passageiros e taxistas;
- ampliar as opções de acesso ao transporte individual de interesse público;
- fomentar o empreendedorismo e oportunidades de formalização; e



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- definir parâmetros de qualidade a serem atendidos pelos táxis.

Com relação aos motoristas, estes terão que prestar o serviço mediante atendimento de condições, tais como, inscrição prévia junto ao Cadastro Municipal de Condutores mediante análise de dados pessoais (por exemplo de antecedentes criminais) e vistoria anual periódica no veículo utilizado.

Nesse sentido, o que se pretende com o Projeto de Lei é dotar o Poder Executivo de um eficiente arcabouço normativo que permita exercer uma fiscalização prévia dos serviços do transporte individual de interesse público nas modalidades de veículos de aluguel dotados de taxímetro.

A partir de uma ampliação da oferta, das oportunidades de formalização de motoristas empreendedores e do ganho de eficiência que a tecnologia de comunicação poderá ainda propiciar, a intenção é beneficiar a mobilidade municipal e garantir ao passageiro o seu direito de um serviço com qualidade e segurança.

À vista de todo exposto, encaminhamos, por intermédio de Vossa Excelência, para apreciação e deliberação dos Nobres Vereadores, o Projeto de Lei Complementar nº 03/2018.

Prefeitura Municipal de Assis, em 30 de agosto de 2018.

JOSÉ APARECIDO FERNANDES
Prefeito Municipal



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

PROJETO LEI COMPLEMENTAR Nº 03/2018

Dispõe sobre normas gerais para o serviço de transporte individual de passageiros em veículos automóveis de aluguel - táxi no município de Assis, e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ASSIS:

Faço saber que a Câmara Municipal de Assis aprova e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º - O transporte individual de passageiros no Município de Assis em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada mediante a expedição de Alvará e Autorização de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam editados pelo Executivo.

Capítulo I **Das condições para exploração o serviço**

Art. 2º - A exploração do serviço de transporte individual de passageiros por meio de táxi, só poderá ser permitida à pessoa física, sendo motorista profissional autônomo, habilitado nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, a seguir denominado também de taxistas.

Art. 3º - Os táxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, mediante Alvará e da “Autorização de Estacionamento” concedido sempre a título precário, em conformidade com os interesses e necessidades da população e nos termos desta Lei e respectivos regulamentos.

Parágrafo único – Cada Taxista terá direito a um Alvará e Autorização de Estacionamento.

Art. 4º – Fica estabelecido como limite máximo de táxis no município, 01 (um) veículo para cada grupo de 2.000 (duas mil) pessoas, ou fração, dos habitantes do município.

§ 1º – Para efeito do disposto neste artigo, a população do município de Assis será aquela informada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE, com base no último Censo ou Estimativa.

§ 2º– O número de veículos de taxis existente atualmente continuará até que seja alcançada a proporcionalidade estabelecida neste artigo.



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

§ 3º – Com a edição da presente lei, os veículos e condutores atualmente cadastrados no município terão sua autorização automaticamente revogada, caso não se adequem aos requisitos dispostos no artigo 9º.

§ 4º – No caso de interrupção dos serviços, sem motivo justificado, ou verificado o abandono ou desistência, será aberta vaga no número de táxis legalmente admitidos nesta lei, respeitando o limite disposto no caput deste artigo.

Capítulo II **Do Cadastro Municipal de Condutores de Taxi**

Art. 5º - Para conduzir veículos de transporte individual de passageiros, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 6º - Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ser proprietário do veículo;
- II - estar inscrito e em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.
- III - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional (com finalidade remuneratória);
- IV - apresentar atestado de residência na cidade de Assis/SP;
- V - apresentar atestado de antecedentes criminais;
- VI - ter curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, nos termos da Lei Federal nº 12.468/2011 e suas alterações.
- VII - apresentar Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS.
- VIII - ser inscrito no cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda (CPF/MF).
- IX - apresentar Certidão Negativa de Débitos (ISSQN);
- X - apresentar Certidão do DETRAN constando que o condutor está regularmente habilitado ao exercício da profissão;
- XI - estar inscrito no Cadastro Municipal de Contribuintes do município de Assis;
- XII - apresentar o comprovante de propriedade de veículo - CRLV, licenciado no Município de Assis, de propriedade do interessado;
- XIV - fornecer 02 (duas) fotos 3x4 datadas;
- XV - fornecer cópia autenticada da Carteira de Identidade e do Cadastro de Pessoa Física - CPF.

§ 1º - Poderá ser negada a inscrição:

- a) Caso o motorista profissional autônomo de táxi haja sido condenado por crime doloso ou culposo decorrente de infração de trânsito, cometido quando na direção de veículo, com sentença transitada em julgado;
- b) Haja sido condenado por tráfico de entorpecentes ou de substâncias que causem dependência física ou psíquica, com sentença transitada em julgado;

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

c) Seja militar da ativa.

§ 2º - Será vedada a autorização para condutores que ocupem cargos, serviços e funções públicas, ou agentes políticos, bem como para pessoas com registro em Carteira Profissional - CTPS em empresa com atividade diversa ao do serviço de Táxi.

§ 3º - Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade, com expressa anuência do Departamento competente da Prefeitura, que irá expedir Autorização Complementar ao novo condutor.

Capítulo III **Dos Veículos e da Vistoria**

Art. 7º - Os veículos a serem utilizados no serviço de taxi deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) portas, e se encontrarem em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

§ 1º - Aos proprietários de veículos atualmente cadastrados, que possuem 2 (duas) portas, fica assegurado o direito de continuar a exercer a atividade pelo prazo de no máximo de 02 (dois) anos, contados a partir da publicação desta lei, findo o qual passará a ser obrigatória a utilização de veículo de 04 (quatro) portas.

§ 2º - São admitidos nos serviços de que trata esta Lei, os veículos da categoria automóvel, ou "utilitários", ou similares ("peruas"), desde que dotados de no máximo 07 (sete) lugares.

Art. 8º - Para fins de expedição do Certificado de Vistoria dos Veículos, que deverá ser renovado anualmente, os veículos devem estar em bom estado de conservação e funcionamento, verificado por meio de Vistoria junto ao Órgão municipal competente, sendo exigidos os seguintes requisitos:

- a) pintura padronizada, na cor branca ou prata;
- b) faixa lateral identificada no corpo do veículo e brasão do município de Assis nas portas;
- c) identificação do número cadastral na porta traseira do veículo, constando numeral do ponto e o número de inscrição do condutor;
- d) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente aferido e lacrado pelo INMETRO, bem como instalação em local credenciado pelo IPEM;
- e) dispositivo luminoso com a legenda "TAXI", na parte superior do veículo (teto), posicionado no centro, em conformidade com a Resolução do CONTRAN, sendo expressamente vedada sua retirada durante a execução do serviço;
- f) demais itens obrigatórios de segurança de acordo com as legislações de trânsito e demais normatizações correlatas;

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

g) cartão de identificação do proprietário e do condutor;

§ 1º – Todos os veículos utilizados para o serviço de taxi deverão ser licenciados no município de Assis.

§ 2º - Para os veículos cujos Alvarás e Autorização de Estacionamento tenham sido expedidos anteriormente à data de vigência desta lei, o disposto na letra "a" deste artigo será exigível somente a partir de 03 (três) anos contados da publicação.

Capítulo IV

Do Alvará e Autorização de Estacionamento

Art. 9º - O Alvará e Autorização de Estacionamento é o documento pelo qual será autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 10 - O alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 8 (oito) anos de fabricação e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nesta legislação.

Art. 11 – Somente poderá ser concedido ao motorista profissional autônomo um Alvará e Autorização de Estacionamento relativo ao veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 12- O Alvará e Autorização de Estacionamento é pessoal, sendo proibida sua transferência, exceto no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social.

Art. 13 - Não será expedido Alvará e Autorização de Estacionamento ao motorista profissional autônomo de táxi em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o respectivo pagamento.

Capítulo V

Dos pontos de estacionamento

Art. 14 - Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que neles poderão estacionar.

Parágrafo único - Caberá a Prefeitura Municipal de Assis a exploração de publicidade nos abrigos de ponto de táxi, na forma da legislação pertinente, bem como sua padronização.

Art. 15 - Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- a) privativos;
- b) livres.

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

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

Art. 16 - Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído em sua extensão, ter modificada sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Art. 17 - A transferência do Alvará e da Autorização de Estacionamento de um ponto para outro local, dependerá de requerimento do interessado e da existência de vaga no ponto desejado.

Art. 18 - A permuta do Alvará e da Autorização de Estacionamento dependerá de um requerimento assinado pelos taxistas interessados, bem como de sua validação pelo Departamento competente da Prefeitura, ficando vedada nova permuta durante 05 (cinco) anos, a contar da efetivação da primeira permuta.

Art. 19 - Poderá ser criado novo ponto de estacionamento, devendo este ser utilizado por taxista remanejado dos pontos já existentes, salvo no caso de aumento no número de taxistas legalmente admitidos.

Art. 20 - Os taxistas deverão organizar-se no sentido de que não haja falta de veículo nos respectivos pontos.

Art. 21 - Sem prejuízo do direito do usuário de escolher o prestador de serviço, a prioridade de atendimento ao usuário será estabelecida pela ordem de chegada do taxista no ponto de estacionamento.

Capítulo VI **Das Renovações**

Art. 22 - Serão anualmente renovados, conforme regulamentação do Departamento responsável:

- I - O Cadastro de Condutores de Taxi;
- II - O Alvará e Autorização de Estacionamento;
- III - O Certificado de Vistoria do Veículo.

Capítulo VII **Da Transferência da autorização**

Art. 23 - Quando se tratar de sucessão, o direito a transferência será assegurado por meio de requerimento protocolado junto ao Departamento responsável, comunicando o óbito do autorizado, no prazo máximo de 30 (tinta) dias, pelo sucessor, fazendo constar no requerimento:

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- I – cópia autenticada da certidão de óbito; e
- II – manifestação de interesse por parte do sucessor em dar continuidade à exploração da vaga do serviço de táxi, com reconhecimento de firma, por verdadeiro, em cartório.

§ 1º- A não comunicação do óbito ao Departamento responsável, bem como a não manifestação de interesse pelo sucessor em continuar a explorar a vaga do serviço de taxi, dentro do prazo previsto no caput deste artigo, resultará na decadência do direito a transferência.

§ 2º - As autorizações que forem objeto de decadência implicarão na disponibilidade de vagas, podendo o Departamento responsável conceder novas autorizações, respeitado o caput do artigo 4º desta lei.

Art. 24 - Após a partilha de bens do espólio, fica assegurado ao sucessor constante no formal de partilha o direito a continuidade na exploração da vaga do serviço de taxi, devendo protocolar requerimento de transferência definitiva da autorização de vaga, para seu nome, no prazo de 30 (trinta) dias, constando copia autenticada do formal de partilha, todos os documentos que comprovem o preenchimento dos requisitos constantes na legislação municipal vigente, requerimento de transferência e recolhimentos das taxas especificadas desta lei.

Parágrafo Único – Será considerada renúncia ao direito de exploração de vaga, quando o sucessor constante do formal de partilha não observar o previsto nos artigos deste capítulo, bem como não se adequar as obrigações desta lei, ficando terminantemente proibida a transferência para outro sucessor após a conclusão e expedição do competente formal de partilha.

Capítulo VIII **Da extinção da Autorização**

Art. 25 – O Alvará e Autorização de Estacionamento será extinto:

- I - a pedido do autorizado;
- II - com o falecimento do autorizado;
- III - quando o autorizado não comparecer ao recadastramento anual;
- IV - quando revogada a autorização por interesse da administração;
- V - quando cassada, conforme infrações constantes nesta lei.

Capítulo IX **Da Tarifa**

Art. 26- A contraprestação devida pelo usuário que se utilizar dos serviços de taxi será aquela em vigor na data da prestação do serviço, devidamente fixada por meio de Decreto do Executivo.

§ 1º- A tarifa poderá ser revista mediante proposta dos próprios condutores cadastrados e autorizados, desde que comprovado o aumento dos custos.

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- § 2º - É vedada a cobrança de preço único dentro do perímetro urbano.
- § 3º - Nas corridas efetuadas fora do perímetro urbano, a tarifa poderá ser previamente ajustada entre o taxista e o usuário.
- § 4º - O condutor deverá expedir, quando solicitado, recibo ou comprovante da cobrança da viagem realizada.

Capítulo X **Do Taxímetro**

Art. 27 - O taxímetro deve ser do tipo 02 (duas) bandeiras, as quais registrarão a tarifa devida da seguinte forma:

I – Bandeira I:

- a. de segunda a sexta-feira, das 7 h às 18 h;
- b. aos sábados das 7 h às 12 h.

II – Bandeira II:

- a. de segunda a sexta-feira, das 18 h às 7 h;
- b. aos sábados a partir das 12 h;
- c. aos domingos e feriados.

Art. 28 - O taxímetro deve ser aferido anualmente pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

Art. 29 - Havendo majoração da tarifa, o Executivo poderá autorizar aos motoristas a confecção de tabela que estabeleça relação entre o preço registrado no taxímetro e o devido em virtude do aumento, pelo prazo improrrogável de 30 (trinta) dias.

Capítulo XI **Das obrigações dos motoristas profissionais autônomos**

Art. 30 - Os motoristas profissionais autônomos de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 31 - Os motoristas profissionais autônomos de táxis serão obrigados, ainda, a:

- a) manter o veículo em boas condições de tráfego e higiene;
- b) fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender às obrigações fiscais e previdenciárias;
- d) tratar com polidez e urbanidade os usuários, os fiscais de trânsito, os demais taxistas e o público em geral;
- e) trajar-se adequadamente com calça, camisa/camiseta e sapatos fechados;



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal “Profª Judith de Oliveira Garcez”
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- f) abster-se de fumar durante a prestação do serviço ao usuário;
- g) recusar passageiros apenas quando houver justa causa;
- h) não cobrar preços superiores aos fixados pela autoridade competente, salvo em casos de viagens fora do perímetro urbano;
- i) abster-se de violar o taxímetro, mantendo-o em perfeito funcionamento;
- j) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- l) utilizar na prestação de serviço apenas o veículo devidamente cadastrado junto a Prefeitura;
- m) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- n) abster-se de entregar a direção do veículo, durante a execução do serviço a pessoa não inscrita como auxiliar condutor, nos casos previstos nesta legislação.
- o) portar no interior do veículo cópia do Decreto que estabeleceu as tarifas e da tabela, quando for o caso;
- p) trazer consigo o Alvará e Autorização de Estacionamento, bem como Certificado de Vistoria do Veículo concedido pela autoridade competente da Prefeitura;
- q) não se ausentar do ponto quando seu veículo estiver sem as devidas corridas, tendo efetividade na realização dos serviços junto ao ponto cadastrado.

Parágrafo Único - Ao motorista profissional autônomo de táxi é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Capítulo XII **Das Taxas**

Art. 32 - Os motoristas profissionais autônomos de táxi ficam sujeitos às seguintes taxas:

I - De Alvará e Autorização para Estacionamento, anual, relativa ao veículo que estacione em:

- a) ponto privativo – 08 (oito) UFESP;
- b) ponto livre - 4 (quatro) UFESP.

II - De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis - 03 (três) UFESP;
- b) Alvará e Autorização de Estacionamento, em caso de renovação ou substituição de veículo – 05 (cinco) UFESP;
- c) para realização de permuta de ponto entre os autorizados - 05 (cinco) UFESP;
- d) para transferência de vaga mediante sucessão – 10 (dez) UFESP;

Capítulo XIII **Das Penalidades**



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

Art. 33 - A inobservância das obrigações estipuladas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento e do registro de condutor;
- d) impedimento para prestação do serviço.

Art. 34 - O valor das multas por descumprimento desta legislação, será tabelada segundo a gravidade, classificando-as da seguinte forma, de acordo com o disposto no Anexo I, que faz parte integrante desta Lei:

- a) GRUPO I - serão penalizados com multas no valor de 05 (cinco) UFESP;
- b) GRUPO II – serão penalizados com multas no valor de 10 (dez) UFESP;
- c) GRUPO III - serão penalizados com multas no valor de 15 (quinze) UFESP;
- d) GRUPO IV - serão penalizados com multas no valor de 20 (vinte) UFESP.

§ 1º- Compete aos agentes fiscais aplicar penalidades decorrentes das infrações, seja de forma separada ou cumulativa, sendo certo que as penalidades impostas não se confundem com as previstas e prescritas em outras legislações, normas e regulamentações de trânsito.

§ 2º - Havendo reincidência de multa praticada pelas infrações do GRUPO III e IV no prazo de 90 dias, o condutor autorizado sofrerá penalidade prevista no artigo 33, alíneas "c" e "d".

§ 3º- A penalidade de cassação do Alvará e da Autorização de Estacionamento ocorrerá também quanto ao descumprimento das obrigações e exigências impostas no artigo 8º.

Capítulo XIII **Das Disposições Gerais**

Art. 35 - A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, a porcentagem no artigo 4º desta lei.

Art. 36- A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas, por meio de Decreto.

Art. 37 -O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás e Autorizações de Estacionamento expedidos, após a vigência desta lei, em nome dos motoristas profissionais autônomos.

Art. 38 - O Alvará e Autorização de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o

Av. Rui Barbosa, 926 PABX (18) 3302.3300 CEP 19814-000 - Centro - Assis -SP



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

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

Art. 39 - Não será expedido, renovado ou transferido Alvará e Autorização 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.

Capítulo XIV **Das Disposições Finais**

Art. 40- Todos os motoristas profissionais autônomos cadastrados no Município até a presente data terão o prazo de 03 (três) meses para se adequarem aos requisitos exigidos nesta lei.

Art. 41- Ressalvado o direito adquirido, o serviço de taxi será executado em conformidade com o contido nesta Lei e nos seus regulamentos.

Art. 42 - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei por meio de Decreto.

Art. 43 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 44 - Revogam-se as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Assis, em 30 de agosto de 2018.

JOSÉ APARECIDO FERNANDES
Prefeito Municipal



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

Lei Municipal nº _____ de _____ de _____ de 2018.

ANEXO I **CLASSIFICAÇÃO DAS MULTAS**

GRUPO 1

- 1- Retardar, propositadamente, a marcha do veículo;
- 2- Estacionar ou embarcar passageiros fora das condições permitidas (regulamentares);
- 3- Ausentar-se do veículo/táxi quando nos pontos de estacionamento;
- 4- Transportar passageiro à noite, não deixando o letreiro luminoso "TÁXI" aceso;
- 5- Não atualizar o endereço junto ao Município;
- 6- Não aproximar o veículo/táxi da guia da calçada (meio-fio) para embarque e desembarque de passageiros;
- 7- Deixar de exibir letreiro luminoso "TÁXI", ou estar fora de posição;
- 8- Não auxiliar o embarque e desembarque de gestantes, crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência; e
- 9- Não alertar o(s) passageiro (s) para recolher (em) seus pertences ao final da corrida.

GRUPO 2

- 1- Recusar passageiros, salvo em casos justificados;
- 2- Prestar serviço com taxímetro ou aparelho registrador defeituoso;
- 3- Não tratar com polidez e urbanidade passageiros, o público, agente/fiscais;
- 4- Fumar quando transportando passageiro;
- 5- Seguir, propositadamente, itinerário mais extenso ou desnecessário;
- 6- Interromper percurso, independentemente da vontade do usuário, e exigir pagamento, salvo nos casos de vias sem condições de tráfego;
- 7- Recusar-se a acomodar, transportar, ou retirar a bagagem do passageiro do porta-malas do veículo;
- 8- Transportar objetos que dificultem a acomodação do passageiro e de sua bagagem;
- 9- Transportar pessoas estranhas ao(s) passageiro(s); e
- 10- Deixar de prestar informações sobre a contabilidade e sobre as escalas quando solicitado pelo Município.

GRUPO 3

- 1- Prestar o Serviço de Táxi com veículo/táxi com licença para Trafegar vencida;
- 2- Prestar o Serviço de Táxi com o Certificado de Condutor de Táxi- CCT vencido;
- 3- Estar o taxímetro ou aparelho registrador encoberto;
- 4- Transportar passageiros com o taxímetro desligado;
- 5- Não aferir o taxímetro no prazo previsto;
- 6- Dirigir em situações que ofereçam riscos à segurança de passageiros ou de terceiros;
- 7- Não respeitar a capacidade de lotação do veículo/táxi;
- 8- Não utilizar cinto de segurança quando em serviço;
- 9- Não ter o veículo/táxi as condições estabelecidas no Certificado de Condutor de Táxi-CTT;
- 10- Utilizar a Bandeira II fora do horário permitido;
- 11- Paralisar o Serviço de Táxi sem a autorização do Município;
- 12- Alterar as características originais do veículo/táxi, sem autorização do Município;
- 13- Não emitir recibo da corrida realizada, quando solicitado pelo passageiro;



DEPARTAMENTO DE
ADMINISTRAÇÃO

PREFEITURA DE ASSIS

Paço Municipal "Profª Judith de Oliveira Garcez"
Secretaria Municipal de Governo e Administração

- 14- Não portar todos os documentos exigidos e atualizados, tanto os de natureza pessoal quanto aos relativos ao veículo/táxi e ao serviço; e
- 15- Colocar no veículo/táxi, acessórios, inscrições, decalques ou letreiros não autorizados pelo Município.

GRUPO 4

- 1- Confiar a direção do veículo/táxi a quem não esteja inscrito no Município ou a quem esteja inscrito vinculado a outro autorizado;
- 2- Violar o taxímetro ou o aparelho registrador;
- 3- Cobrar valor acima do fixado na tabela de tarifas vigentes;
- 4- Não prestar socorro à vítima de acidente em que tenha se envolvido;
- 5- Agredir verbal ou fisicamente passageiros, agentes/fiscais;
- 6- Não acatar e cumprir as determinações da Prefeitura Municipal de Assis;
- 7- Não apresentar, quando solicitado, os documentos regulamentares à fiscalização;
- 8- Efetuar serviços de lotação sem prévia autorização da Prefeitura Municipal de Assis;
- 9- Encontra-se o condutor do veículo/táxi em estado de embriaguez, ou sob efeito de qualquer outra substância entorpecente prestado serviços ou na iminência de prestá-los;
- 10- Recusar-se a dar troco devido ao passageiro;
- 11- Apropriar-se de objetos e valores esquecidos no veículo/táxi;
- 12- Proporcionar fuga a pessoa perseguida pela polícia;
- 13- Usar o veículo/táxi para prática de crime;
- 14- Utilizar-se de veículo não autorizado ou com prazo provisório vencido;
- 15- Prestar serviço em ponto diferente daquele em que estiver cadastrado ou em local não autorizado;
- 16- Prestar Serviço de Táxi com Licença para Trafegar suspensa ou cassada;
- 17- Prestar Serviço de Táxi com o Certificado de Condutor de Táxi- CCT suspenso ou cassado;
- 18- Prestar Serviço de Táxi com a autorização suspensa ou cassada;
- 19- Deixar de obedecer aos prazos estabelecidos pela Prefeitura Municipal de Assis, para a apresentação do veículo/táxi para vistoria e entrega da documentação exigida nesta lei e nas legislações correlatas;
- 20- Prestar serviço com veículo/táxi em más condições de funcionamento, segurança, conservação e limpeza e/ou sem os equipamentos e documentos obrigatórios exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, por esta lei e demais legislações correlatas;
- 21- Não manter o veículo/táxi com a padronização regulamentada pela Prefeitura Municipal de Assis e/ou operar veículo com padronização diferente;
- 22- Operar veículo/táxi explorando publicidade diversa da autorizada pela Prefeitura Municipal de Assis.



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

[Mensagem de veto](#)

[Vigência](#)

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

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

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

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

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

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

Seção II

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

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

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

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

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

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

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da [alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#). [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

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

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

[\(Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

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

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

V – (VETADO);

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

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

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

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

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

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

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

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.~~ [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)

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

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

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

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

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.~~ [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

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

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da [Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017](#). (Incluído pela [Lei nº 13.683, de 2018](#))

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput. (Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 6º (VETADO). ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*

