

01-0512/2009

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI 01 - 0512 / 2009 DE 2009

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0512 / 2009 DE 05/08/2009

NUM. OFÍCIO A.T.L.: 120 / 2009

PROMOVENTE: EXECUTIVO GILBERTO KASSAB

EMENTA: DISPÕE SOBRE A ATIVIDADE DE FRETAMENTO NO ÂMBITO
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

ARQUIVADO EM 03/09/2009

Viviane

CHEFE DE SEÇÃO

VIVIANE FERREIRA PÓ
Supervisora
SGP-33

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
8/11/2010 15:18:40

00000022560-61





GABINETE DO PREFEITO

Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 05 de Agosto

Folha nº 01 do Proc.
de nº 120/09
Pedro Henrique L. Campos
Téc. Administrativo
RF 11/199

Ofício A. J. L. nº 120/09

Recebido / Gabinete
da Presidência

Senhor Presidente

Antonio Carlos Rodrigues
15/08/2009 20,32 hrs

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido ao exame e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei que dispõe sobre a atividade de fretamento no Município de São Paulo.

A propositura apresentada objetiva disciplinar as condições para o exercício da atividade de fretamento e para o trânsito dos veículos fretados no Município de São Paulo, com fundamento nas normas constitucionais e infraconstitucionais pertinentes.

De início, cabe assinalar que, à luz do disposto no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, cujo conceito, para fins de aplicação desse preceito constitucional na matéria ora tratada, abrange a circulação, o trânsito e o transporte coletivo de pessoas dentro do Município, consoante pacífico entendimento doutrinário.

Acerca do tema, é oportuno lembrar o ensinamento do saudoso Professor Hely Lopes Meirelles:

"O trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplice regulamentação – federal, estadual e municipal –, conforme a natureza e âmbito do assunto a prover.

De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V).

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 02.014
Em 06.10.2009
Ass: Padm Henrique L. Campos
Técnico Administrativo
RE 1.195



Folha nº 02 do Proc.
Nº 01-512 de 2009
Pedro Henrique L. Campos
Téc. Administrativo
RF 17.195

.....
A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades da estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população, entre outras.” (in Direito Municipal Brasileiro, 16ª edição, São Paulo, Malheiros Editores, 2008, pag. 454/456).

Por sua vez, estabelece o artigo 179, incisos I e II, da Lei Maior Local que compete ao Município organizar, promover, controlar e fiscalizar não apenas o trânsito no âmbito do seu território – inclusive impondo penalidades e multas àqueles que infringem as normas referentes à utilização do sistema viário –, como também o transporte coletivo de passageiros, nele compreendido o transporte fretado.

No exercício dessa competência, foi editada, na esfera municipal, a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, a qual determina, no § 2º de seu artigo 1º, que o transporte coletivo privado, abarcando a atividade de fretamento, sujeita-se à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público.

No que tange especificamente à atividade de fretamento, a lei acima mencionada foi regulamentada por diversas normas, destacando-se o Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, e a Portaria SMT.GAB nº 190, de 25 de outubro de 2003.

Por outro lado, ressalta-se que a Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, incumbe, no parágrafo único de seu artigo 47, o Poder Público Municipal de disciplinar, mediante lei específica, as regras gerais de circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, atribuindo, ainda, ao Executivo a implementação de medidas de sua competência, atinentes a esses aspectos, até a edição da referida lei específica.

Desse modo, com amparo nas leis municipais supracitadas e no Decreto nº 42.423, de 2002, bem como no disposto no artigo 24, inciso XVI, do Código de Trânsito Brasileiro, a Secretaria Municipal de Transportes, objetivando diminuir a emissão global de poluentes, editou a Portaria SMT.GAB nº 58, de 23 de julho de 2009, que prevê regras específicas para a atividade de fretamento no Município de São Paulo, tendo sido expedida, ainda, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário, da citada Secretaria, a Portaria DSV.GAB nº 110, de 24 de julho de 2009,



regulamentando o procedimento de emissão das Autorizações Especiais de Tráfego na Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF para os veículos que exercem a atividade de transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento.

A par disso, em virtude da Lei nº 14.933, de 2009, preconizar a necessidade de superveniência de lei específica, foi elaborado o presente projeto de lei, que busca alcançar, basicamente, três objetivos.

Primeiramente, o projeto visa estipular normas que garantam a segurança de aproximadamente 40.000 (quarenta mil) passageiros que, diariamente, utilizam os serviços de fretamento na Cidade de São Paulo, adequando as regras a eles atinentes, de modo a incorporar a evolução observada nos últimos anos, na legislação federal, estadual e municipal, relativamente aos aspectos de segurança dos usuários do transporte coletivo, bem como os benefícios dela decorrentes.

Nesse sentido, dentre outras disposições, o novo regramento passa a exigir, como pré-requisito para a obtenção das autorizações necessárias ao exercício da atividade de fretamento, a comprovação de que os veículos utilizados: a) atendam a legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; b) tenham idade máxima de 15 (quinze) anos, no caso dos ônibus, e de 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos; c) sejam aprovados em vistoria técnica; d) contem com apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro.

Em segundo lugar, a medida tem por objetivo fortalecer os mecanismos de proteção ao meio ambiente, de acordo com as diretrizes previstas na mencionada “Lei de Mudanças Climáticas”.

Dessa forma, as novas normas passam a exigir das operadoras a comprovação de que os veículos utilizados na atividade de fretamento: a) estejam em conformidade com o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP; b) atendam as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE; c) respeitem os níveis máximos de enxofre em seu combustível, nos termos das normas vigentes.

Note-se, a título de observação, que todos os requisitos exigidos pela presente propositura encontram fundamento na legislação em vigor e se inserem no âmbito do exercício do poder de polícia atribuído à Administração Municipal, em consonância com o posicionamento firmado pelo Supremo Tribunal Federal, em outros casos semelhantes, a exemplo do RE nº 201.865/SP.



Por fim, propõe-se a adoção de disposições de finalidade de disciplinar e organizar a circulação dos veículos que desempenham a atividade de fretamento em São Paulo.

Frequentemente, a atividade de fretamento é realizada por veículos de grande porte – ônibus, em sua maioria rodoviários – totalmente inadequados ao trânsito urbano, notadamente nas regiões mais saturadas e nos horários de maior movimentação, o que contribui de maneira decisiva para a elevação dos índices de congestionamento no Município.

Demais disso, considerável parcela desses veículos faz o chamado pinga-pinga, ou seja, exerce atividade irregular assemelhada ao transporte público, com embarque e desembarque de passageiros em vários pontos, sem locais próprios de origem e destino, em desconformidade com a normatização aplicável a essa atividade e com as regras de trânsito, causando inúmeros transtornos, tanto para os demais motoristas, quanto para o transporte coletivo, além de colocar em risco a integridade física de seus usuários e dos munícipes em geral.

Para se ter uma idéia do problema, estima-se que um único ônibus de fretamento, parado por apenas trinta segundos para embarque e desembarque de passageiros numa faixa de rolamento de fluxo médio (1.200 veículos/hora), acarreta uma fila de congestionamento de, no mínimo, cinquenta metros.

Diante desse quadro, a propositura divide a circulação dos referidos veículos em duas áreas distintas, a saber: a) Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF, qual seja, a zona central a ser estabelecida mediante portaria da Secretaria Municipal de Transportes, em face do dinamismo do trânsito; b) Área Livre, isto é, a zona que compreende o restante do Município de São Paulo.

De acordo com a sistemática proposta, em princípio, a circulação de veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento na Cidade é livre, respeitadas as regras de trânsito dispostas no Código de Trânsito Brasileiro.

Na denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF, no período compreendido entre 5 e 21 horas dos dias úteis (excluídos sábados, domingos e feriados), a nova lei estabelece condições específicas para o trânsito dos veículos de fretamento, condições essas destinadas a possibilitar uma maior organização do tráfego nas regiões e horários considerados críticos.

Em linhas gerais, a regulamentação ora proposta prevê que os veículos de fretamento interessados em transitar na ZMRF deverão: I) comprovar que exercem a atividade em consonância com as normas que disciplinam o setor; II) submeter um plano de operação à aprovação da Secretaria Municipal de Transportes,



contendo a indicação do trajeto, pontos de embarque e desembarque e locais de estacionamento, que deverão ser disponibilizados pelo tomador dos serviços; III) instalar um aparelho de GPS, conectado ao Sistema Integrado de Monitoramento da São Paulo Transporte S.A., a fim de possibilitar o acompanhamento da obediência, pela operadora, ao plano de operação apresentado.

No caso dos veículos que desempenham atividades não rotineiras de fretamento, tais como viagens para fins de turismo, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer e seminários, deverão elas comprovar a sua regularidade perante os órgãos competentes e a efetiva ocorrência do evento motivador da incursão na ZMRF.

Assim, todos os veículos de fretamento que preencherem os requisitos estipulados na legislação poderão obter uma Autorização Especial de Trânsito para circular na ZMRF, em quaisquer dias e horários, mediante cadastramento efetuado pelo interessado, sem maiores dificuldades, inclusive pela Internet.

Frise-se que, até a presente data, a Secretaria Municipal de Transportes já emitiu mais de 1.400 (mil e quatrocentas) Autorizações Especiais de Trânsito com base nas regras previstas na Portaria SMT.GAB nº 58, de 2009, o que demonstra a inexistência de obstáculos ou impedimentos ao exercício das atividades na ZMRF pelas operadoras já adaptadas ao novo regramento, restando afastada qualquer alegação de inobservância aos princípios constitucionais da razoabilidade, da liberdade de locomoção e do livre exercício da atividade econômica, vez que, nos termos do texto proposto, a todas as operadoras de fretamento interessadas é assegurada a possibilidade de obter Autorizações Especiais de Trânsito na ZMRF, desde que cumpridas as exigências estipuladas para tanto.

Nos demais casos, respeitada a legislação de trânsito, os veículos de fretamento poderão circular livremente na denominada Área Livre, devendo realizar o embarque e o desembarque de passageiros num dos pontos definidos pela Secretaria Municipal de Transportes exclusivamente para esse fim, integrados com os serviços regulares de transporte público de passageiros (metrô, trem e ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo) e estruturados de modo a não prejudicar a fluidez do tráfego.

Como se vê, a nova normatização não proíbe o trânsito de veículos que exercem o fretamento na região da ZMRF, mas tão somente o condiciona ao preenchimento dos requisitos previstos na legislação, fundamentais para a melhor organização da circulação e para o embarque e desembarque de passageiros nas regiões mais críticas, que compreendem o centro expandido do Município.



Folha nº 06	do Proc.
Nº 01-512	de 2009
Pedro Henrique L. Campos	
Téc. Administrativo	
RP 17.195	

De todo o exposto, deflui que a propositura contém as disposições específicas para o exercício da atividade de fretamento em território municipal, buscando, ao mesmo tempo, de modo razoável e proporcional, não apenas garantir a segurança dos usuários dos serviços e fortalecer os mecanismos de proteção ao meio ambiente, como também disciplinar e organizar o trânsito dos veículos de fretamento, propiciando efetivos benefícios para a economia e a mobilidade no Município de São Paulo.

Justificadas, pois, as razões de minha iniciativa e evidenciado o relevante interesse público de que se reveste a medida, submeto o presente projeto de lei à apreciação dessa Egrégia Casa Legislativa, contando com seu indispensável aval.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.


GILBERTO KASSAB
Prefeito

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


MRCP/SA/MO/bam
Fretados OF



PROJETO DE LEI Nº ...

01 - PL
01-00512/2009

LEIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 06 A 11 2009
Const. Just. da Particip.
Pol. Urbana, Meio-amb. e
Meio Ambiente
Adm. Pública
Transp. / Transp. At. Soc. e
Fin. e Orçamento
Antonio Carlos Rodrigues
PRESIDENTE

Dispõe sobre a atividade de fretamento
do Município de São Paulo.

Folha nº 07 do Proc.
Nº 01.512 de 2009
Pedro Henrique L. Campos
Tro. Administrativo
RF 11.195

APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA À 2ª DISCUSSÃO
12 AGO 2009
.....
PRESIDENTE

A Câmara Municipal de São Paulo

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
06 AGO 2009
SGP.42

PREJUDICADO
DECRETA: 19 AGO 2009
.....
PRESIDENTE

Art. 1º. O transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao disposto nesta lei.

§ 1º. As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

§ 2º. Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados.

§ 3º. A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.

§ 4º. Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.



Folha nº	08	do Proc.	2
Nº	01-512	de	2009
Pedro Henrique L. Campos			
Téc. Administrativo			
RF 11/195			

Seção I

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

Art. 2º. As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização – TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Parágrafo único. O Termo de Autorização – TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos:

- I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;
- II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;
- III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM do Município em que estiver localizada a sua sede;
- IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS;
- VI – autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional.

Art. 3º. Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS, apresentando os seguintes documentos:

- I - Certificado de Propriedade do Veículo – CRV, em nome da operadora ou de seus sócios;
- II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;
- IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, nos termos da legislação em vigor;
- V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, no código 3;
- VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;
- VII - comprovante da idade máxima do veículo de:



- a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus;
- b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos;

VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de Transportes, do atendimento a:

- a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível.

Art. 4º. Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente:

I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização – TA;

II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos:

- a) Termo de Autorização – TA;
- b) Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS;
- c) Plano de Operação do veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no artigo 9º desta lei;
- d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;
- e) lista completa de passageiros;
- f) Carteira Nacional de Habilitação – CNH, com fotografia, na categoria profissional “D” ou “E” do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º. No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 6º. Os Termos de Autorização – TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço – CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei.

Seção II

Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º. O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas:



I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento;

II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento.

Parágrafo único: A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 8º. Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 9º. Atendidas as condições previstas nos artigos 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento:

- I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes;
- II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte e lazer.

Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida:

- I - pelo prazo máximo de 1 (um) ano, respeitada a validade do respectivo CVS, no caso dos veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros;
- II - pelo período correspondente à prestação do serviço a que se refere o evento, com prazo máximo de 1 (um) ano, no caso dos veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros.

Art. 10. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no artigo 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão:

- I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá:
 - a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber;



b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá ser nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço;

c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento.

II - instalar aparelho identificador de localização – GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento – SIM da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do “caput” deste artigo.

Art. 11. Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas.

§ 1º. No caso dos veículos mencionados no “caput” deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º. Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 12. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 13. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.



Parágrafo único. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico.

Seção III Das Penalidades Aplicáveis

Art. 14. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas:

I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei;

II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização – TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos, suspensos ou cancelados.

§ 1º. O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização – TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

II - retenção e/ou remoção do veículo;

III - aplicação de multa, no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 2º. O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo;

II - aplicação de multa, no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.



Folha nº 13 do Proc.
Nº 01.512 de 2009
Pedro Henrique L. Campos
Téc. Administrativo
RF nº 11.195

§ 3º. A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis.

Art. 15. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Seção IV

Das Disposições Finais

Art. 16. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, pela São Paulo Transporte S.A – SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art. 17. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos artigos 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

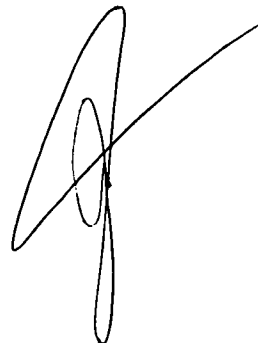
Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do artigo 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos.

Art. 18. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.

Art. 19. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 20. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.


MRCPS/MMO/drs
Fretados PL





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 14

do processo nº 01 - 512 de 20 09, 06 / 08 / 2009 (a) Pedro Henrique Lopes Campos
Técnico Administrativo
RF 11.195

Sra. Secretária,

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

06/08/09

ib

INÁCIO VEIGA

Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP.22

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

06/08/09

Angela Bordin Andreoni

ÂNGELA BORDIN ANDREONI

Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	<u>06/08/09</u>	ÀS	<u>17:13</u> hs
POR	<i>Isis Duarte Rodrigues</i>		
SAÍDA:	AS:	h	ASS:

*Pesquisa efetuada
06/08/09*

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.207

Gr(a)	<u>Isis</u>
Efetuar Pesquisa.	
SP. <u>06/08/2009</u>	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntos () () documento(s) de

fls. 15 / 63 data 07/08/09

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PROCURADORIA
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

Folha 15
Proc. Nº 512/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PL nº 0512/09

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

- Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo;
- Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar sua execução;
- Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, que dispõe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- Portaria nº 58, de 23 de julho de 2009, que estabelece regras específicas para a atividade de fretamento no Município de São Paulo;
- Portaria nº 190, de 25 de outubro de 2003, que regulamenta a atividade de transporte coletivo privado de passageiros por fretamento, alterada pelas Portarias nº 96, de 20 de agosto de 2004 e nº 77, de 14 de setembro de 2005;
- Portaria nº 110, de 24 de julho de 2009, que regulamenta procedimento para emissão das "autorizações especiais de trânsito" na ZMRF, veículos atividade transporte coletivo fretamento estabelecida pela Portaria nº 58/09;
- Projeto de Decreto Legislativo nº 44/09, que susta os efeitos, em todos os seus termos, da Portaria nº 58/09-SMT. GAB;
- Projeto de Lei nº 113/07, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins.

Acompanham esta informação as cópias dos documentos mencionados.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, nos termos do despacho do Sr. Presidente de fls. 1.

São Paulo, 07 de agosto de 2009.


Ana Paula Ferreira dos Santos
Procuradora Legislativa
OAB/SP nº 274.894


Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Sup. do Setor de Pesq. e An. Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

Folha 16
Proc. Nº 512/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[Back]

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

(Projeto de Lei nº 530/08, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

Art. 1º. A Política Municipal de Mudança do Clima atenderá os seguintes princípios:

- I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;
- II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;
- III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;
- IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;
- V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;
- VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;
- VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;
- VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;
- IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.

TÍTULO VI

ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL

Art. 42. Fica instituído o Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia, órgão colegiado e consultivo, com o objetivo de apoiar a implementação da política ora instituída, contando com a representação do Poder Público Municipal e Estadual, da sociedade civil, especialmente das entidades populares que atuam nas políticas ambientais e urbanas, do trabalhador, do setor empresarial e acadêmico.

TÍTULO VII

FUNDO ESPECIAL DO MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL - FEMA

Art. 43. Os recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - FEMA, previsto na Lei nº 13.155, de 29 de junho de 2001, deverão ser empregados na implementação dos objetivos da política ora instituída, sem prejuízo das funções já estabelecidas pela referida lei.

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 44. Os projetos que proporcionem reduções de emissões líquidas e sujeitos ao licenciamento ambiental terão prioridade de apreciação, no âmbito do respectivo processo administrativo, pelo órgão ambiental competente.

Art. 45. O Poder Público Municipal deverá publicar o segundo inventário de emissões por fontes e de remoções antrópicas por sumidouros de gases de efeito estufa em seu território até o ano de 2010.

Art. 46. O inventário, inspeção, manutenção e controle das emissões de gases de efeito estufa e poluentes de motocicletas serão objeto de programa específico, a ser implementado a partir de 2009, para adequação da frota de motocicletas aos princípios e diretrizes desta lei, observada a legislação federal vigente.

Art. 47. O Poder Público Municipal estabelecerá, por lei específica, no prazo de 60 dias, as regras gerais de circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como a definição de bolsões de estacionamento para este modal.

Parágrafo único. O Poder Executivo implementará as medidas de sua competência até a edição da lei específica de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 48. Em consonância com as normas federais sobre a matéria, constitui diretriz ambiental do Município de São Paulo a utilização de óleo diesel com teor máximo de enxofre inferior a 50 ppm (cinquenta partes por milhão), a partir de 2009, com vistas ao alcance da meta de redução para o nível de 10 ppm (dez partes por milhão), a partir de 2012.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 19
Proc. Nº 512.109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

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

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.

[Back]

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações 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;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

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

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

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

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

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

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

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

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. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.
- § 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
- § 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
- § 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
- Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
- Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
- Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
- I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
 - II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
- Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
- I - advento do termo do contrato;
 - II - encampação;
 - III - caducidade;
 - IV - rescisão;
 - V - anulação;
 - VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
- § 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
- § 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
- § 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

I - para a 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. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá 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. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

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

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

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade 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. 24 - 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 a Municipalidade, coordenará a intervenção.
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.
- Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

- a) remuneração dos operadores;
- b) despesas de comercialização;
- c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- d) fiscalização e planejamento operacional.

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

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

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

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

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

- a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;
- b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA

DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

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

Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 42423

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 42.423 23/09/2002 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e da outras providencias.

Alterações: Dec. 44.730/2004 - Altera os incisos I e II do par. 2º do art. 3º deste Decreto. (ver documento)

[Back]

DECRETO Nº 42.423, DE 23 DE SETEMBRO DE 2002

Dispõe sobre a regulamentação da atividade de fretamento, como modalidade do serviço de transporte coletivo privado de passageiros, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

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

CONSIDERANDO o disposto no artigo 179 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, segundo o qual compete ao Poder Público a organização, a provisão, o controle e a fiscalização do transporte fretado;

CONSIDERANDO que, de acordo com o § 2º do artigo 1º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o fretamento é modalidade de Transporte Coletivo Privado, sujeito à regulamentação do Poder Público Municipal,

DECRETA:

I

Disposições Preliminares

Art. 1º - Este decreto regulamenta o exercício da atividade de fretamento, prevista na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, como modalidade do Serviço de Transporte Coletivo Privado de Passageiros.

Art. 2º - Considera-se fretamento a atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único - Para efeitos deste decreto o fretamento é classificado da seguinte forma:

I - de âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de São Paulo, prestado regular ou ocasionalmente;

II - de âmbito intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado em que o Município de São Paulo figura, em qualquer hipótese, como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

II

Das Condições para a Exercício da Atividade

Art. 3º - Para o exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal, o operador, pessoa jurídica, deverá obter o Termo de Autorização específico, renovado periodicamente, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º - Para obtenção do Termo de Autorização, objeto do "caput" deste artigo, o operador deverá dispor de mais de um veículo e realizar cadastramento na Secretaria Municipal de Transportes, devendo atender aos seguintes requisitos:

I - habilitação dos veículos em vistoria técnica;

II - comprovação de inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários do Município de São Paulo - CCM como prestador do serviço de transporte de passageiros;

III - comprovação de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

IV - apresentação de contrato social ou estatuto social devidamente registrados;

V - comprovação de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

VI - comprovação de regularidade fiscal perante as Fazendas Estadual e Municipal, referente aos tributos relacionados com a atividade de transporte de passageiros;

VII - comprovação de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VIII - operação dos veículos de transporte de passageiros somente com condutores portadores de Carteira Nacional de Habilitação na categoria profissional "D" ou "E";

IX - comprovação do licenciamento dos veículos indicados para a atividade no Estado de São Paulo.

§ 2º - Os veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal

não poderão ter tempo de uso superior a:

I - ônibus: 15 (quinze) anos;

II - demais veículos: 8 (oito) anos.

Art. 4º - O operador da atividade de fretamento de âmbito municipal deverá portar, em local visível do veículo, o respectivo Termo de Autorização.

Art. 5º - No caso de fretamento intermunicipal, a autorização e o comprovante em validade de vistoria técnica, emitidos pelos respectivos órgãos públicos responsáveis, habilitam o operador ao desempenho da atividade nos limites do Município, devendo ser portados em local visível do veículo.

Art. 6º - A atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, deverá ser previamente contratada, cabendo obrigatoriamente ao operador portar os seguintes instrumentos comprobatórios do ajuste:

I - contrato de prestação do serviço ou nota fiscal da atividade;

II - lista de usuários ou documento específico comprobatório da prévia autorização do itinerário e pontos de parada, nos termos do ato normativo regulamentar.

§ 1º - Ao operador da atividade de fretamento não é permitido embarcar e desembarcar passageiros em ponto de parada, estação de transferência ou terminal do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo autorização específica da Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º - É vedado o transporte de passageiros em pé, no interior dos veículos destinados à atividade de fretamento, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 7º - É vedado o uso de vias e logradouros públicos para estacionamento dos veículos de transporte de passageiros, cabendo ao operador, de âmbito municipal ou intermunicipal, dispor de local próprio para essa finalidade.

Parágrafo único - Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito, e o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato normativo específico.

Art. 8º - A circulação dos veículos destinados à atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, sujeita-se às seguintes condições:

I - é vedada a circulação na área interna da Rótula, descrita no Anexo Único deste decreto, salvo específica autorização expedida pela Secretaria Municipal de Transportes;

II - a circulação poderá sofrer restrição na Rótula supramencionada e no viário que lhe é externo, por meio da edição de ato normativo da Secretaria Municipal de Transportes, nos casos em que puder afetar significativamente o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme as avaliações técnicas pertinentes.

III

Sanções Administrativas

Art. 9º - A inobservância das obrigações estabelecidas nos atos regulamentares sujeitará o operador de fretamento de âmbito municipal às seguintes penalidades, aplicáveis, separadas ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I - retenção e remoção do veículo;

II - suspensão do Termo de Autorização;

III - revogação do Termo de Autorização;

IV - suspensão ou cassação do certificado de vínculo ao serviço.

§ 1º - A penalidade prevista no inciso I do "caput" deste artigo é também aplicável ao operador de fretamento de âmbito intermunicipal.

§ 2º - O veículo retido pelo Poder Público, nos termos do inciso I do "caput" deste artigo, será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia, conforme fixado em norma pertinente.

Art. 10 - O exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos

limites da Cidade de São Paulo, sem a devida autorização, nos termos do presente decreto, configura atividade ilegal e será considerada clandestina, nos termos do artigo 34 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, competindo à Secretaria Municipal de Transportes aplicar ao infrator as seguintes sanções:

I - imediata apreensão do veículo;

II - aplicação de multa na importância de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência.

§ 1º - O veículo apreendido, nos termos do "caput" deste artigo, ficará retido pelo Poder Público até o pagamento integral de todas as importâncias devidas pelo infrator, incluindo-se os preços públicos de remoção e estadia.

§ 2º - Para efeito deste artigo, considera-se reincidência o cometimento da mesma infração que deu causa à primeira sanção, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 11 - A Secretaria Municipal de Transportes designará Comissão para julgamento dos recursos interpostos contra a aplicação das penalidades.

IV

Disposições Finais e Transitórias

Art. 12 - A Secretaria Municipal de Transportes poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento.

Art. 13 - Os operadores da atividade de fretamento, de âmbito municipal ou intermunicipal, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação deste decreto, para dispor de local próprio, em condições de uso, para estacionamento dos veículos, nos termos do artigo 7º deste decreto.

Art. 14 - Os atuais operadores, pessoas físicas e jurídicas, que estejam executando atividade de fretamento de âmbito municipal, terão 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação deste decreto, para se cadastrarem na Secretaria Municipal de Transportes, nos termos do artigo 3º deste decreto.

Parágrafo único - O cadastramento das pessoas físicas, previsto no "caput" deste artigo, será realizado em caráter provisório e terá validade de 90 (noventa) dias, findo os quais se realizará novo cadastramento, devendo as pessoas físicas, para tanto, estarem constituídas como pessoas jurídicas.

Art. 15 - Para atendimento das exigências do presente decreto, o operador terá prazo de 18 (dezoito) meses para adequar seus veículos às disposições do § 2º do artigo 3º deste decreto.

Art. 16 - Compete ao órgão regulador previsto no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a edição das demais normas regulamentares necessárias à execução deste decreto.

Parágrafo único - Até a instituição do órgão regulador, a edição de normas regulamentares é atribuição da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 17 - As despesas decorrentes deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de setembro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de setembro de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

ANEXO ÚNICO INTEGRANTE DO DECRETO Nº 42.423, DE 23 DE SETEMBRO DE 2002

Vias que delimitam a Rótula:

Av. Ipiranga, Av. São Luís, Vd. 9 de Julho, Vd. Jacarei, R. Maria Paula, Vd. Dona Paulina,

Pça. João Mendes, R. Anita Garibaldi, Pça. Clóvis Beviláqua, Av. Rangel Pestana, Vd. 25 de Março, Vd. Mercúrio, R. da Figueira, Av. Mercúrio, Av. Senador Queiroz, Av. Casper Líbero, Pça Alfredo Issa e Av. Ipiranga.

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

Busca no portal

Folha

28

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

21°C

Procedimento

Processo nº 0

512.109

Pesquisa de Legislação Municipal

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Tipo: **PORTARIA**

Número: **58** Ano: **2009** Secretaria: **SMT**

Enviar

Limpar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 58 Ano: 2009 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação
04/04/09, Folha 22

Ementa:

CREDENCIA 28 POLICIAIS MILITARES COMO AGENTES DE TRANSITO PARA FISCALIZACAO/AUTUACAO DE VEICULOS, NOS TERMOS DO CONVENIO DE 24/5/06.

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 58 Ano: 2009 Secretaria: SMT

Publicação
23/07/09, Folha 20

Ementa:

ESTABELECE REGRAS ESPECIFICAS PARA A ATIVIDADE DE FRETAMENTO NO MUNICIPIO DE SAO PAULO.

[Ver alterações](#)

[Ver texto integral](#)

Voltar

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo** |

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

Folha 29
Proc. Nº 512.109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Alterações

PORTARIA Nº: 58 Ano: 2009

Secretaria: SMT

P 110/09(SMT/DSV)-REGULAMENTA PROCEDIMENTO EMISSAO DAS "AUTORIZACOES ESPECIAIS DE TRANSITO", NA ZMRF FRETAMENTO ESTABELECIDADA PELA PORTARIA

[Voltar](#)

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 7 de Agosto de 2009 | [Contato](#) | [Mapa do site](#) |

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal		Folha 30
		Proc. Nº 512109
21°C	27km	9 e 0
Isis Duarte Rodrigues		
RF. 11.207		

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 58 Ano: 2009 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 58/09 - SMT

Estabelece regras específicas para a atividade de fretamento no Município de São Paulo e dá outras providências.

ALEXANDRE DE MORAES, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO o disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, segundo o qual compete ao Município organizar, promover, controlar e fiscalizar o transporte fretado;

CONSIDERANDO que o § 2º do artigo 1º da Lei Municipal n.º 13.241, de 12 de dezembro de 2001, estabelece que o Transporte Coletivo Privado, incluindo a atividade de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público;

CONSIDERANDO que o parágrafo único do art. 47 da Lei Municipal n.º 14.933, de 05 de junho de 2009, prevê que, enquanto não sobrevier lei específica, compete ao Poder Executivo implementar as medidas de sua competência no que tange à circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados; e

CONSIDERANDO que, nos termos da legislação vigente, compete à Secretaria Municipal de Transportes – SMT – regulamentar e fiscalizar as atividades de trânsito e transporte no Município de São Paulo;

RESOLVE:

Art. 1º. A presente Portaria estabelece regras específicas para o transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo.

§ 1º. As regras contidas na presente Portaria aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

§ 2º. Para fins da presente regulamentação, equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados ("operação direta").

§ 3º. A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, microônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 09 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.

§ 4º. Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo CONAMA.

Seção I – Das condições para o exercício da atividade de fretamento

Art. 2º. As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas, mediante a expedição de "Termo de Autorização – TA" pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT

§ 1º. O Termo de Autorização – TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos:

I. Ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;

Folha 31
 Proc. Nº 512109
 Isis Duarte Rodrigues
 RP: 1129

II. Inscrição no Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ;

III. Inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM - do Município em que estiver localizada a sua sede;

IV. Prova da regularidade fiscal perante as fazendas federal, estadual e municipal;

V. Prova de regularidade perante o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS; e

VI. Autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional.

§ 2º. Os Termos de Autorização – TA receberão um número individualizado, que identificará a operadora e o registro das suas informações cadastrais.

Art. 3º. Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS, apresentando os seguintes documentos:

I. CRV - Certificado de Propriedade do Veículo, em nome da operadora ou de seus sócios;

II. CRLV - Certificado de Licenciamento do Veículo;

III. Comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;

IV. Comprovante de regularidade com o “Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – Inspeção Veicular”, nos termos da Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, e legislação complementar;

V. Comprovante de recolhimento do DPVAT – com recolhimento no código 3;

VI. Apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, nos termos da Portaria SMT.GAB n.º 190/03;

VII. Comprovante da idade máxima do veículo de:

(a) 15 (quinze) anos, no caso dos ônibus; e

(b) 10 (dez) anos, no caso de microônibus e veículos mistos;

VIII. Comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela SMT, do atendimento à:

(a) Legislação federal, estadual e municipal no que tange à acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; e

(b) Regulamentação vigente no que tange ao nível máximo de enxofre em seu combustível;

Parágrafo único: Os Certificados de Vínculo ao Serviço – CVS possuirão um número individualizado bem como a identificação da operadora a que o veículo estiver vinculado.

Art. 4º. Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão cumulativamente:

I. Apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação do seu Termo de Autorização – TA; e

II. Possuir, sob guarda do motorista, os seguintes documentos:

(a) Termo de Autorização – TA;

(b) Certificado de Vínculo do Serviço – CVS;

(c) Plano de Operação do veículo, devidamente aprovado pela SMT;

(d) Contrato de prestação de serviços e/ou a nota fiscal da atividade;

(e) Lista completa de passageiros; e

(f) Carteira Nacional de Habilitação – CNH, com foto, na categoria profissional “D” ou “E” do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º. No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 6º. Os Termos de Autorização – TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço – CVS serão emitidos pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP e terão validade de 01 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas na presente Portaria.

Seção II – Do exercício das atividades de fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º. O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em duas áreas distintas:

I. Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF: Zona que compreende a área delimitada no Anexo I e identificada no mapa constante do Anexo II da presente Portaria; e

II. Área Livre: Zona que compreende o restante do Município de São Paulo;

§ 1º. Não estão incluídas na ZMRF as vias que delimitam a sua área, bem como, exclusivamente no que tange à circulação dos veículos a:

(a) Av. dos Bandeirantes, em toda a sua extensão;

(b) R. Cabo Verde, entre a Av. dos Bandeirantes e a R. Alvorada;

(c) R. Alvorada, entre a R. Cabo Verde e a R. Dr. Manoel da Rocha;

(d) R. Dr. Manoel da Rocha, entre a R. Alvorada e a Av. dos Bandeirantes; e

(e) R. Dr. Eduardo da Silva, entre a Av. dos Bandeirantes e a R. Alvorada.

§2º. A ZMRF será identificada com a sinalização de regulamentação constante do Anexo III desta Portaria.

Art. 8º. Na área da ZMRF, de 2ª a 6ª feira, no período das 21h00 às 5h00, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e na legislação complementar, em especial no que tange ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 9º. No período das 05h00 às 21h00, de 2ª a 6ª feira, poderão transitar na ZRMF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham “Autorização Especial de Trânsito”, os seguintes veículos de fretamento:

I. Veículos que realizem o transporte rotineiro de passageiros, inclusive estudantil; e

II. Veículos que realizem o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte e lazer.

Art. 10. As operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros e pretendam obter “Autorização Especial de Trânsito”, além dos documentos previstos nos arts. 2º e 3º, deverão apresentar um “Plano de Operação”, que deverá:

I. Indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem;

II. Prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá ser situado nas instalações da contratante do serviço; e

III. Conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento;

§1º. A SMT analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário sugerido pelo requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo.

§2º. A "Autorização Especial de Trânsito" somente será concedida após vistoria do veículo realizada pela SMT que comprove a instalação de aparelho identificador de localização "GPS", com tecnologia de comunicação "GPRS", compatível e validado no sistema de monitoramento "SIM" da São Paulo Transportes S.A. – SPTRANS.

Art. 11. A comprovação do preenchimento dos requisitos previstos nos artigos anteriores deverá ser feita em até 05 (cinco) dias, contados da data da apresentação do requerimento ao Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, inclusive quando o pedido for realizado por via eletrônica.

Art. 12. Os veículos que realizem o transporte coletivo privado de passageiros na modalidade de fretamento e que não possuam a "Autorização Especial de Trânsito" não poderão transitar na área da ZMRF, de 2ª a 6ª feira, exceto nos feriados, no horário das 5h00 às 21h00.

§1º. No caso dos veículos mencionados no "caput", o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos locais estabelecidos no Anexo IV da presente Portaria, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

§2º. Fica permitido o embarque e o desembarque de passageiros no ponto situado na R. Alvorada, entre a R. Nova Cidade e a R. Ribeirão Claro, localizado dentro da ZMRF.

§3º Não será permitido o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela SMT.

§ 4º. Excetuando o parágrafo anterior, no restante da "Área Limite", não haverá restrições ao embarque e desembarque de passageiros dos veículos de fretamento, respeitada a regulamentação da via, as disposições contidas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e legislação complementar.

Art. 13. Na "Área Livre", que compreende o restante do Município de São Paulo, não haverá restrições ao trânsito dos veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento, respeitada a regulamentação da via, as disposições contidas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB e legislação complementar, em especial no que tange ao embarque e desembarque de passageiros.

Seção III - Das penalidades aplicáveis

Art. 14. Para fins da aplicação das penalidades cabíveis, previstas em lei, são considerados:

I. Atividade irregular: Atividade de fretamento realizada por veículos cadastrados em desconformidade com a presente Portaria;

II. Atividade clandestina: Atividade de fretamento realizada por operador que não possui o Termo de Autorização – TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS do veículo ou, ainda, que possui os referidos documentos vencidos, suspensos ou cancelados;

§1º. O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I. Revogação ou suspensão do Termo de Autorização – TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS; e

II. Retenção e/ou remoção do veículo;

§2º. O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções, nos termos do art. 34 da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001:

I. Apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo; e

II. Aplicação de multa, no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso

de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 3º. A aplicação das sanções previstas nos parágrafos anteriores não exclui a possibilidade da adoção das medidas administrativas e da aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento dos veículos e demais normas de trânsito aplicáveis.

Art. 15. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Seção IV – Das disposições finais

Art. 16. A fiscalização ao cumprimento das obrigações previstas nesta Portaria e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito de sua respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, pela São Paulo Transportes S.A – SPTRANS e pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art. 17. Os atuais prestadores de serviços de fretamento no Município de São Paulo terão o prazo de 90 (noventa) dias para se adaptar às disposições contidas na Seção I da presente Portaria.

Parágrafo Único: A adequação dos veículos à idade máxima prevista no art. 3º, VII, da presente Portaria deverá ser realizada em até 04 (quatro) anos contados da data da sua publicação, sendo que o operador deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 02 (dois) primeiros anos.

Art. 18. As normas contidas nesta Portaria não se aplicam ao transporte escolar regular, que é regulamentado por normas específicas.

Art. 19. No prazo de 15 (quinze) dias da entrada em vigor da presente Portaria, será constituída pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, sob a Presidência do Secretário-adjunto de Transportes do Município de São Paulo, a “Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento – CAREF”, que poderá propor e analisar sugestões de aprimoramento da presente Portaria.

Art. 20. Esta Portaria entrará em vigor em 27 de julho de 2009, ficando revogadas as disposições em contrário.

ANEXO I – Integrante da Portaria SMT.GAB nº 058/09-SMT.GAB

VIAS DELIMITADORAS DA ZONA DE MÁXIMA RESTRIÇÃO DE FRETAMENTO - ZMRF

- I. Av. Prof. Frederico Herman Jr, toda extensão;
- II. Av. Pedroso de Moraes, entre Av. Prof. Frederico Herman Jr e R. Teodoro Sampaio;
- III. R. Teodoro Sampaio, entre Av. Pedroso de Moraes e R. Henrique Schaumann;
- IV. R. Henrique Schaumann, entre R. Teodoro Sampaio e Av. Paulo VI;
- V. Av. Paulo VI, entre R. Henrique Schaumann e R. Galeno de Almeida;
- VI. R. Galeno de Almeida, entre a Av. Paulo VI e R. Capote Valente;
- VII. R. Capote Valente, entre R. Galeno de Almeida e R. Cardeal Arcoverde;
- VIII. R. Cardeal Arcoverde, entre R. Capote Valente e R. Arruda Alvim;
- IX. R. Arruda Alvim, entre R. Cardeal Arcoverde e Av. Dr. Arnaldo;
- X. R. Cardoso de Almeida, entre a Av. Dr. Arnaldo e R. Veríssimo Glória;
- XI. R. Veríssimo Glória, entre R. Cardoso de Almeida e Pça. Marcia Aliberti Mammana;
- XII. Pça. Marcia Aliberti Mammana, entre R. Veríssimo Glória e Av. Paulo VI;

Folha 35
 Proc. Nº 512109
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

- XIII. Av. Paulo VI, entre Pça. Marcia Aliberti Mammana e Av. Sumaré;
- XIV. Av. Sumaré, toda extensão;
- XV. Pça. Marrey Jr, toda extensão;
- XVI. Av. Antártica, entre Pça. Marrey Jr e Vd. Antártica;
- XVII. Vd. Antártica, entre Av. Antártica e Av. Auro Soares de Moura Andrade;
- XVIII. Av. Auro Soares de Moura Andrade, entre Vd. Antártica e Av. Pacaembu;
- XIX. Av. Pacaembu, entre Av. Auro Soares de Moura Andrade e Vd. Pacaembu;
- XX. Vd. Pacaembu, entre Av. Pacaembu e Av. Marquês de São Vicente;
- XXI. Av. Marquês de São Vicente, entre Vd. Pacaembu e R. Norma Pieruccini Gianotti;
- XXII. R. Norma Pieruccini Gianotti, toda extensão;
- XXIII. R. Sérgio Tomás, entre R. Norma Pieruccini Gianotti e Pça. Sam Rabinovitch;
- XXIV. Av. Pres. Castello Branco, entre Pça. Sam Rabinovitch e Av. do Estado;
- XXV. Av. do Estado, entre Av. Pres. Castello Branco e Pça. Alberto Lion – sentido Centro-Bairro;
- XXVI. Pça. Alberto Lion – sentido Centro-Bairro, toda extensão
- XXVII. Av. do Estado, entre Pça. Alberto Lion – sentido Centro-Bairro e Av. Teresa Cristina;
- XXVIII. Av. Teresa Cristina, entre Av. do Estado e R. Tabor;
- XXIX. R. Tabor, entre Av. Teresa Cristina e Av. Dr. Ricardo Jafet;
- XXX. Av. Dr. Ricardo Jafet, entre R. Tabor e R. Vergueiro;
- XXXI. R. Vergueiro, entre Av. Dr. Ricardo Jafet e R. Paulo Figueiredo;
- XXXII. R. Paulo Figueiredo, toda extensão;
- XXXIII. Av. Dr. Ricardo Jafet, entre R. Paulo Figueiredo e projeção do Vd. Dr. Eduardo Saigh;
- XXXIV. Vd. Dr. Eduardo Saigh, entre projeção da Av. Dr. Ricardo Jafet e projeção da R. Helen Keller;
- XXXV. R. Corredeira, toda extensão;
- XXXVI. R. Pe. Machado, entre R. Corredeira e Av. Dr. Ricardo Jafet;
- XXXVII. Dr. Ricardo Jafet, entre R. Pe. Machado e Av. Prof. Abraão de Moraes;
- XXXVIII. Av. Prof. Abraão de Moraes, entre Av. Dr. Ricardo Jafet e alça de acesso à Av. Affonso D'Escragnolle Taunay;
- XXXIX. Alça de acesso à Av. Affonso D'Escragnolle Taunay, entre R. Fagundes Filho e Av. Affonso D'Escragnolle Taunay;
- XL. Av. Affonso D'Escragnolle Taunay, entre alça de acesso da Av. Prof. Abraão de Moraes e alça de acesso da Av. Dr. Hugo Beolchi;
- XLI. Alças de acesso da Av. Dr. Hugo Beolchi, toda extensão, nos dois sentidos;
- XLII. R. Brasópolis, toda extensão;

Folha 36
Proc. Nº 512.104
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

- XLIII. Av. Jabaquara, entre R. Brasópolis e alça de acesso à Av. dos Bandeirantes;
- XLIV. Av. dos Bandeirantes, entre alça de acesso da Av. Jabaquara e Al. Uapixana;
- XLV. Al. Uapixana, entre Av. dos Bandeirantes e Av. Moaci;
- XLVI. Av. Moaci, entre Al. Uapixana e Av. Moreira Guimarães;
- XLVII. Av. Moreira Guimarães, entre Av. Moaci e Al. dos Imarés;
- XLVIII. Al. dos Imarés, entre a Av. Moreira Guimarães e Al. dos Tupiniquins;
- XLIX. Al. dos Tupiniquins, entre Al. dos Imarés e Av. Bandeirantes;
- L. Av. dos Bandeirantes, entre Al. dos Tupiniquins e Al. dos Pamaris;
- LI. Al. dos Pamaris, entre Av. Bandeirantes e Al. das Carinás;
- LII. Al. das Carinás, entre Al. dos Pamaris e Av. Ver. José Diniz;
- LIII. Av. Ver. José Diniz, entre Al. das Carinás e Vd. dos Bandeirantes;
- LIV. Vd. dos Bandeirantes, toda extensão;
- LV. Av. Ver. José Diniz, entre Vd. dos Bandeirantes e Av. Prof. Vicente Rao;
- LVI. Av. Prof. Vicente Rao, entre a Av. Ver. José Diniz e Av. Roque Petroni Jr;
- LVII. Av. Roque Petroni Jr, entre Av. Prof. Vicente Rao e Av. das Nações Unidas;
- LVIII. Av. das Nações Unidas, Av. Prof. Vicente Rao e Av. Rebouças;
- LIX. Av. Rebouças, entre R. Hungria e R. Ibiapinópolis;
- LX. R. Ibiapinópolis, entre Av. Rebouças e Av. Eusébio Matoso;
- LXI. Av. Eusébio Matoso, entre R. Ibiapinópolis e Av. das Nações Unidas;
- LXII. Av. das Nações Unidas, entre Av. Eusébio Matoso e Av. Prof. Frederico Herman Jr.

Anexo nº 01/03

Anexo nº 02/03

Anexo nº 03/03

Voltar

Imprimir

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Folha 37
 Busca no portal
 Proc. N° 512 104
 21°C 25km 960
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Alterações

PORTARIA Nº: 190 Ano: 2003

Secretaria: SMT

P 96/04(SMT)-ALTERA O "CAPUT" DO ART. 4. DA PORTARIA

P 77/05(SMT)-ALTERA PARAGRAFO UNICO DO ART. 5. DA PORTARIA

[Voltar](#)

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 7 de Agosto de 2009 | ☒ Contato | Mapa do site |

Pesquisa de Legislação Municipal

No 190 Ano: 2003 Secretaria: SMT

PORTARIA 190/03 - SMT

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

CONSIDERANDO a edição da Lei nº13.241, de 12 de dezembro de 2001 e do Decreto nº42.423, de 23 de setembro de 2002,

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação específica para a atividade de Transporte Coletivo Privado de Passageiros por Fretamento no âmbito do Município de São Paulo,

CONSIDERANDO a necessidade de estatuir as condições e os procedimentos para emissão e administração do Termo de Autorização, do Certificado de Vínculo ao Serviço, do Cadastro de Condutores e do Cartão de Cadastro Simplificado,

R E S O L V E:

CAPÍTULO I - DAS CONDIÇÕES PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

Artigo 1º - A atividade de fretamento de âmbito municipal é classificada sob os regimes:

I - contínuo: serviço prestado a um cliente, pessoa jurídica, mediante contrato ou resumo de contrato escrito e passageiros identificados através de lista, crachás ou carteirinhas de identificação de associações ou empresas, para um determinado número de viagens, tendo por objeto o transporte de empregados, dirigentes de empresas, estudantes, associados e usuários;

II - eventual: serviço prestado à pessoa ou a um grupo de pessoas, mediante contrato ou resumo de contrato por escrito, para uma viagem, com emissão de nota fiscal.

Artigo 2º - A exploração do serviço de fretamento de âmbito municipal será autorizada através de Termo de Autorização, concedido pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, desta Secretaria, às Pessoas Jurídicas e, provisoriamente às Pessoas Físicas.

Artigo 3º - O operador da atividade de fretamento de âmbito municipal deverá apresentar requerimento com cópias autenticadas dos documentos a seguir arrolados, na rua Joaquim Carlos, 655 - Pari, para obtenção do Termo de Autorização:

I - Comprovante de inscrição no Cadastro dos Contribuintes Mobiliários - CCM, na qualidade de prestador do serviço de transporte;

II - Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ;

III - Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores;

IV - Inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova de diretoria em exercício;

V - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Municipal e Estadual, referente aos tributos vinculados à atividade de prestação do serviço de transporte, tais como ISS e IPVA, apresentando documento comprobatório sobre eventuais pedidos de isenções tributárias; em andamento ou em definitivo.

VI - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Federal;

VII - Prova de regularidade relativa à Seguridade Social - INSS;

VIII - Prova de regularidade relativo ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

IX - Declaração dos locais adequados para estacionamento e manutenção dos veículos.

Parágrafo Único - Para fins do inciso III, apresentar contrato de constituição da empresa, a última alteração e Ficha de Breve Relato expedida pela Junta Comercial de São Paulo.

Artigo 4º - A renovação do Termo de Autorização, deverá ocorrer anualmente, no Departamento de Transportes Públicos, podendo ser solicitada nos 90 (noventa) dias que antecedem seu vencimento.

Parágrafo Único - A renovação do Termo de Autorização fica subordinada a regularidade documental do operador nos termos do art.3º desta Portaria.

Artigo 5º - O operador deve apresentar original e entregar cópia autenticada do Certificado de Registro do Veículo - CRV, comprovando a propriedade de no mínimo 2 (dois) veículos para o exercício da atividade de fretamento de âmbito municipal, nos termos dispostos pelo §1º, do artigo 3º, do Decreto nº42.423/02.

Parágrafo Único - Salvo casos de veículos com financiamento, desde que adquiridos em data anterior a publicação desta portaria e cujos arrendatários figurem como sócios da empresa.

Artigo 6º - A ocorrência de isenção tributária referente ao IPVA implicará na emissão de Certificado de Vínculo ao Serviço restrito à atividade de fretamento contínuo.

Artigo 7º - A Pessoa Física, prevista no artigo 14, do Decreto nº42.423/02, que requereu o Termo de Autorização Provisório no Departamento de Transportes Públicos em tempo

hábil conforme Port. 141/03 SMT-GAB., receberá um Termo Provisório com vigência de 90 (noventa) dias contados de sua expedição.

Parágrafo Único - Durante a vigência da autorização provisória a pessoa física deve se constituir em pessoa jurídica e requerer o Termo de Autorização definitivo, atendidos os dispositivos desta Portaria.

Artigo 8º - Para executar a atividade de fretamento, o operador deverá manter condutor devidamente registrado no Cadastro Municipal de Condutores.

Artigo 9º - O Cadastro de Condutor será expedido mediante a entrega de cópias simples, exceto incisos VI e VII, dos seguintes documentos:

I - Cédula de Identidade - RG;

II - Cadastro de Pessoa Física - CPF;

III - Comprovante de endereço, emitido há no máximo 60 (sessenta) dias;

IV - Carteira Nacional de Habilitação na categoria "D" ou "E";

V - Comprovante de Curso de Transporte Coletivo de Passageiros expedido por órgão da Administração Pública, nos termos das Portarias DETRAN, nºs 12/00, 398/02 e 689/03;

VI - Originais das: Certidão Negativa de Distribuição Criminal e de Execução Criminal, expedidas até 90 (noventa) dias anteriores à data de entrada do pedido de credenciamento.

VII - Documento de Arrecadação Municipal, comprovando o pagamento do preço público;

Parágrafo Único - A validade do Cadastro de Condutor será de 5 (cinco) anos ou quando do vencimento da Carteira Nacional de Habilitação- CNH se este ocorrer antes, devendo ser renovado nos 30 (trinta) dias que antecedem seu vencimento.

Artigo 10 - O operador responderá integral e solidariamente por todos os atos dos Condutores durante o exercício de suas funções.

Artigo 11 - A não renovação do Termo de Autorização, do Certificado de Vínculo ao Serviço ou do Cadastro de Condutor, no prazo estabelecido, implicará, automaticamente na remoção do veículo e na aplicação das infrações e penalidades previstas na regulamentação vigente.

CAPÍTULO II - DOS VEÍCULOS

Artigo 12 - Para cada veículo que executa o serviço de fretamento municipal, o operador deverá requerer um Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV,

II - Certificado de Registro do Veículo - CRV,

III - Nota fiscal se for veículo novo ou CRV, com transferência autorizada, com firma reconhecida da assinatura dentro do seu prazo de validade ou no caso de arrendamento mercantil como único beneficiário;

IV - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda Estadual - IPVA apresentando documento comprobatório sobre eventual isenção tributária; ou protocolo de pedido de isenção tributária em andamento.

V - DPVAT - Seguro Obrigatório com recolhimento no código 3;

VI - Comprovante de Apólice de Seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e acidente por passageiro, fixada em no mínimo 94.000 (noventa e quatro mil) Ufirs por veículo.

VII - Apresentar comprovante de quitação de débitos municipais relativo ao veículo;

VIII- Documento de Arrecadação Municipal comprovando o pagamento de preço público.

Artigo 13 - Os veículos destinados ao fretamento deverão estar regularmente registrados no DETRAN, ou órgão equivalente, na categoria de transporte de passageiros de aluguel, atender às exigências do Código de Trânsito Brasileiro e da legislação pertinente.

I - Os ônibus, veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, conforme especificação do fabricante, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor, deverão ter no máximo 15 (quinze) anos, excluído o ano de fabricação.

II - Os micro-ônibus, veículos automotores de transporte coletivo, em conformidade com a Resolução nº811/96 do CONTRAN, com capacidade para até vinte passageiros, conforme especificação do fabricante, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor, deverão ter no máximo 08 (oito) anos, excluído o ano de fabricação.

Parágrafo Único - O operador terá prazo, até 23 de março de 2004, para adequar seus veículos às disposições do §2º, do artigo 3º, do Decreto nº42.423, de 23 de setembro de 2002.

Artigo 14 - O Certificado de Vínculo ao Serviço-CVS deverá ser renovado periodicamente conforme estabelecido por ato normativo específico emitido pelo Departamento de Transportes Públicos, mediante a aprovação do veículo em vistoria e apresentação dos documentos previstos no art. 12º desta Portaria.

Artigo 15 - Os veículos destinados à atividade de fretamento deverão apresentar afixados em sua carroceria inscrições na forma e tamanho a serem definidos, com o número de controle e demais inscrições determinadas pelo Departamento de Transportes Públicos e deverão ter cores, logotipo, inscrições e símbolos distintos e diferenciados de qualquer outro regime regular de transporte coletivo de passageiros.

Artigo 16 - O operador poderá solicitar a substituição do veículo cadastrado no Certificado de Vínculo ao Serviço.

Parágrafo Primeiro - A substituição será sempre condicionada à aprovação do veículo em vistoria.

Parágrafo Segundo - A substituição do veículo não cancela as penalidades e as pontuações existentes no Certificado de Vínculo ao Serviço.

Artigo 17 - Só será permitida a substituição do veículo ou solicitação de novo Certificado de Vínculo ao Serviço, mediante o pagamento dos débitos e resolução das pendências existentes com relação ao Certificado já expedido àquele veículo e ao Termo de Autorização quando se tratar de novo CVS.

Artigo 18 - O operador, mantendo o número mínimo de veículos exigido, poderá requerer cancelamento do Certificado de Vínculo ao Serviço, bem como solicitar cancelamento de cadastro de qualquer veículo declarando que o mesmo está sendo desvinculado do serviço, pagando todos os débitos pendentes.

Parágrafo Único - Na hipótese do Certificado de Vínculo ao Serviço cancelado ter saldo de penalidades e pontuações, este saldo será transferido ao primeiro Certificado de Vínculo ao Serviço que venha ser solicitado pelo titular no prazo de 6 (seis) meses.

CAPÍTULO III - DA OPERAÇÃO E EXECUÇÃO DO SERVIÇO

Artigo 19 - Na execução do serviço o operador da atividade de fretamento de âmbito municipal, deverá portar, dentro do veículo, em local visível e de fácil acesso:

I - Termo de Autorização, original ou cópia autenticada;

II - Certificado de Vínculo ao Serviço de fretamento referente ao veículo conduzido;

III - Cadastro de Condutor;

IV - Resumo ou Extrato do contrato de prestação do serviço ou nota fiscal, sendo obrigatório em ambos, constar a finalidade da atividade de fretamento;

V - Autorização Específica para circulação, estacionamento e parada, nos casos previstos nos artigos 6º, 7º e 8º, do Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002, e, demais atos normativos específicos.

Artigo 20 - Para circulação nas áreas restritas, estacionamento e parada o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV emitirá Autorização Específica, com base no Termo de Autorização e no Certificado de Vínculo ao Serviço, expedidos pelo Departamento de Transportes Públicos, ao operador da atividade de fretamento de âmbito municipal, e, no cartão de cadastro simplificado, quando a atividade de fretamento for de âmbito intermunicipal.

CAPÍTULO IV - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 21 - O operador da atividade de fretamento contínuo de âmbito intermunicipal deverá realizar cadastramento simplificado no Departamento de Transportes Públicos do Município de São Paulo-DTP, na rua Joaquim Carlos, 655 - Pari ou no endereço eletrônico específico, sendo emitido um Cartão de Cadastro Simplificado, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I - CNPJ válido;

II - Documento expedido pelo órgão competente que autorize o serviço de fretamento intermunicipal;

III - Relação de veículos autorizados a operar expedida pelo órgão competente;

IV - Pagamento do preço público correspondente.

Artigo 22 - A atividade de fretamento de âmbito municipal ou intermunicipal, nos limites da Cidade de São Paulo, sem o Termo de Autorização caracterizará atividade ilegal no termos do artigo 34 da Lei nº13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Artigo 23 - O detentor o Termo de Autorização Provisório de Pessoa Física deverá atender as exigências relativas ao cadastro de condutores e dos respectivos veículos previstos nesta Portaria.

Artigo 24 - A operacionalização da fiscalização será realizada pela São Paulo Transportes S.A. - SPTrans, com apoio operacional da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, mediante comunicação referente aos veículos irregulares quanto à circulação, estacionamento e parada.

Artigo 25 - O Departamento de Transportes Públicos poderá expedir normas regulamentares complementares a esta Portaria.

Artigo 26 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando expressamente a Port. 141/03 - SMT-GAB.

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

Folha

Proc. No

57209

23°C

101km

7 e 8

Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: **PORTARIA**

Número: **96** Ano: **2004** Secretaria: **SMT**

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 96 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Publicação
20/08/04, Folha 50

Ementa:

ALTERA P 190/03 - RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO TRANSPORTE COLETIVO POR FRETAMENTO DEVERA SER SOLICITADA BIENALMENTE ATÉ 90 DIAS ANTES DO VENCIMENTO.

[Ver texto integral](#)

Voltar

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

23°C

Folha 42

Proc. Nº 512/09

RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 96 Ano: 2004 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 96/04 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, usando as atribuições que lhe são conferidas por lei e,

CONSIDERANDO que a atividade de Transporte Coletivo Privado de Passageiros por Fretamento no âmbito do Município de São Paulo está em fase de regularização mediante a edição do Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002;

CONSIDERANDO que, além do Termo de Autorização, as pessoas jurídicas devem obter e renovar periodicamente o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, emitido para cada veículo em operação, após serem aprovados em vistoria.

RESOLVE:

Art. 1º - O "caput" do artigo 4º, da Portaria nº 190/03-SMT.GAB, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º- A renovação do Termo de Autorização deverá ser solicitada bienalmente ao Departamento de Transportes Públicos - DTP, no prazo de até 90 (noventa) dias que antecedem seu vencimento."

Art. 2º - Os Termos de Autorização expedidos em data anterior a esta Portaria deverão ser substituídos para adequação, nas respectivas datas de vencimento.

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

Voltar

Imprimir

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo** |
 CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal **Folha** 48
 Proc. Nº **512/09**
 23°C 101km 7 e 8
Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: **PORTARIA**

Número: **77** Ano: **2005** Secretaria: **SMT**

Enviar **Limpar**

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 77 Ano: 2005 Secretaria: SMT

Publicação
 14/09/05, Folha 31

Ementa:

ALTERA P 190/03 QUE REGULAMENTA ATIVIDADE DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR FRETAMENTO.
 Ver texto integral

2. PORTARIA Nº: 77 Ano: 2005 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação
 14/05/05, Folha 25

Ementa:

PRORROGA O PRAZO PARA APRESENTACAO DE AUTORIZACAO DE LINHA/PROTOCOLO PARA ATIVIDADE DE FRETAMENTO.
 Ver alterações
 Ver texto integral

Voltar

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

Folha

Proc. Nº

23°C

101km

7 e 8

Isis Duarte Rodrigues

RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 77 Ano: 2005 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 77/05 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES no uso das atribuições que lhe foram outorgadas por lei, e

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação específica para a atividade de Transporte Coletivo Privado de Passageiros por Fretamento no âmbito do Município de São Paulo;

CONSIDERANDO a necessidade de adequação da norma vigente, de forma a viabilizar a operacionalidade do referido serviço,

RESOLVE:

Art. 1º - Alterar o parágrafo único, do artigo 5º, da Portaria 190/03-SMT.GAB, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º - (...)

Parágrafo único - Serão aceitos veículos financiados desde que adquiridos em nome da empresa operadora ou em nome de um de seus sócios, mesmo que adquiridos em data anterior ao da publicação desta Portaria, respeitados os limites de tempo de uso do veículo já estabelecidos anteriormente."

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

Voltar

Imprimir

Folha 45
Proc. Nº 512109
Busca no portal
23°C 101km 7:08
RF: 11.207
Rodrigues

Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA

Número: 110 Ano: 2009 Secretaria: SMT

Enviar Limpar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 110 Ano: 2009 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação
24/07/09, Folha 18

Ementa:

REGULAMENTA PROCEDIMENTO EMISSAO "AUTORIZACOES ESPECIAIS TRANSITO" NA ZMRF, VEICULOS ATIVIDADE TRANSPORTE COLETIVO-FRETAMENTO ESTABELECEIDA P 58/09(SMT)

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 110 Ano: 2009 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação
09/06/09, Folha 24

Ementa:

REMANEJA PONTO PRIVATIVO DE TAXI COMUM N. 1222. REVOGA P 591/07(SMT/DTP).

[Ver texto integral](#)

Voltar

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo** |

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

Folha

Proc. N°

RF. 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

**Nº 110 Ano: 2009 Secretaria: SMT
Departamento: DSV**

Voltar

Imprimir

PORTARIA 110/09 - DSV/SMT

Regulamenta o procedimento de emissão das "Autorizações Especiais de Trânsito" na Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, estabelecida pela Portaria SMT.GAB nº 58/09 - SMT, para os veículos que exercem atividade de transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade de fretamento, no Município de São Paulo.

O Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

RESOLVE:

Art. 1º As "Autorizações Especiais de Trânsito" na Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF serão concedidas, somente, aos veículos de transporte coletivo de passageiros, na modalidade de fretamento, que estejam regularmente cadastrados no Departamento de Transportes Públicos – DTP, da Secretaria Municipal de Transportes, e que realizem:

I. Transporte rotineiro de passageiros, inclusive estudantil; e

II. Transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte e lazer.

Art. 2º O interessado na obtenção da "Autorização Especial de Trânsito" na ZMRF deverá:

I. Preencher o requerimento de autorização encontrado na sede do Departamento de Operação do Sistema Viário- DSV (Setor de Autorizações Especiais), sito à Rua Sumidouro, nº 740 – Pinheiros, no horário das 08:00 às 17:00 h, ou no seguinte endereço eletrônico:
<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/transportes>;

II. Encaminhar ao Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, por meio de correspondência endereçada à Caixa Postal nº. 11.400, CEP 05422-970, no prazo de até 05 (cinco) dias contados da data da apresentação da solicitação, inclusive quando o pedido for realizado por via eletrônica, os seguintes documentos:

a. Cópia do requerimento de Autorização Especial de Trânsito na ZMRF; e

b. No caso dos veículos que realizam transporte não rotineiro de passageiros, documento que comprove a prestação de serviço, vinculada as atividades descritas no artigo 3º, II, desta Portaria, tais como: contrato de prestação de serviços, nota fiscal, ou documento que indique a data e local da realização do evento.

Art. 3º A "Autorização Especial de Trânsito" será válida:

I. Pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do respectivo CVS, no caso dos veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros; e

II. Pelo período correspondente à prestação do serviço a que se refere o evento, com um prazo máximo de 01 (um) ano, no caso dos veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros.

Parágrafo único: A autorização especial perderá a validade automaticamente caso:

I. Sejam revogados ou suspensos, por qualquer motivo, o Termo de Autorização – TA ou o Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS;

Folha

47

Proc. Nº

512102

II. Seja cancelado, por qualquer motivo, o contrato de prestação de serviços vinculado à atividade que possibilitou a emissão da autorização especial; e

Isis Duarte Rodrigues

RF. 11.207

Art. 4º O detentor da autorização especial para o tráfego na ZMRF é responsável por:

I. Garantir a veracidade dos dados fornecidos para sua obtenção, sob pena de responsabilização civil, penal e administrativa;

II. Observar as condições estabelecidas nesta Portaria, nas demais normas pertinentes, bem como as determinações contidas na autorização especial; e

III. Comunicar ao DSV e ao DTP quaisquer alterações nas condições que ensejaram a emissão da autorização especial, bem como promover a atualização dos dados cadastrais;

Art. 5º. As autorizações especiais emitidas nos termos desta Portaria não desobrigam o operador da obtenção de outras autorizações exigidas e da observância das demais normas legais vigentes.

Art. 6º Os casos omissos no que tange ao objeto da presente Portaria serão analisados pelo Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV.

Art. 7º Esta Portaria entrará em vigor a partir de 27 de julho de 2009.

Voltar

Imprimir

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 02-0044/2009 do Vereador Donato (PT)

"Susta os efeitos, em todos os seus termos, da Portaria nº 058/09-SMT.GAB e dá outras providências".

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Ficam sustados, em todos os seus termos, os efeitos da Portaria nº 058/09-SMT.GAB da Secretaria Municipal de Transportes, publicada no Diário Oficial da Cidade em 23 de julho de 2009.

Art. 2º - Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as demais disposições em contrário.

Art. 3º - As despesas decorrentes da implantação deste decreto legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0113/2007 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PL), Roberto Tripoli (PV) e outros Vereadores.

*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

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.

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 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;

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;

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

Art. 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:

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.

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

Art. 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.

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;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão identificados 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.

PL0113-2007.doc

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 subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Público;

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

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:

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

PL0113-2007.doc

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.

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:

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;

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.

PL0113-2007.doc

§ 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.

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, subrogando-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.

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

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.

§ 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.

PL0113-2007.doc

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:

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 prazo contratual, 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:

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.

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 oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 27. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

Art. 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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 trem operadas pelas empresas particulares permissonárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

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.

§ 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

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.

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;

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;

PL0113-2007.doc

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:

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

§ 3º 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:

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.

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.

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.

PL0113-2007.doc

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.

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.

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.

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

§ 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 falta 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.

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

TÍTULO II

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR

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. 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. 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.

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

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

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

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.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

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 responsáveis 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 - Val 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.

Art. 58. Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Val 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 - Val e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 56.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

CAPÍTULO I

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.

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.

§ 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 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.

CAPÍTULO III

DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. A 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.

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.

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

I - por crime doloso;

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

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 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;

III - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.
 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.
- § 1º Para os efeitos deste Título III, entende-se por motorista profissional autônomo, o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.
- § 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.

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.

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

§ 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.
- § 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.
- § 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.

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.

§ 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

PL0113-2007.doc

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.

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 encontrar-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado em vistoria prévia.

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

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

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

§ 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.

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).

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

I - pintura padronizada, de cor uniforme;

II - siglas ou símbolos;

III - inscrição do número de ordem dentro da frota.

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.

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.

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.

PL0113-2007.doc

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

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.

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.

§ 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.

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

§ 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.

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 do 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.

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.

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.

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.

PL0113-2007.doc

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.

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

I - privativos;

II - livres.

§ 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.

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-offício, por motivo de interesse público.

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.

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.

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTACÃO

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.

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;

PL0113-2007.doc

- IV - atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
V - ser proprietário 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;
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;
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;
XI - comunicar ao Poder Público quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos;
XII - obrigar os motoristas a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-los com facilidade.
Art. 97. Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:
I - manter o veículo em boas condições de tráfego;
II - fornecer ao Poder Público dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;
IV - usar uniforme com características especiais de identificação;
V - usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.
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:
I - tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
II - tratar-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, propositalmente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
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 Conductor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.
CAPÍTULO XII
DAS TAXAS
Art. 99. Os permissãoários ficam sujeitos às seguintes taxas:
I - de Licença de Estacionamento de veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:
ponto privativo - 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
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;
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;
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;
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:
I - multa;
II - advertência;
III - suspensão ou cassação do registro de condutor;
IV - suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;
V - suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
VII - remoção do veículo;
VIII - retenção do veículo;
IX - apreensão do veículo.
Parágrafo único. As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.
Art. 101. Aos permissãoários 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 tratar 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 permissãoário 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;
 XVI - retardar propositalmente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
 XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transportes;
 XVIII - utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados;
 XIX - recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando 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 propositalmente veículos de terceiros;
 XXXII - recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;
 XXXIII - ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pelo Poder Público;
 XXXIV - alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;
 XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;
 XXXVI - obrigar os passageiros a descerem antes do local de destino;
 XXXVII - utilizar-se de meios enganosos para se apropriar de importâncias indevidas do passageiro;

PL0113-2007.doc

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 desacordo com a regulamentação da forma de cobrança de tarifa.

Penalidades do Grupo D:

XLI - conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de 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.

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.

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.

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".

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.

§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.

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 infrações cometidas pelos permissionários e/ou condutores de táxi do Município de São Paulo.

PL0113-2007.doc

Folha 59
 Proc. Nº 512109
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

§ 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.

§ 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.

§ 4º Attingido 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 Attingido 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.

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;

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;

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;

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.

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.

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.

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:

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.

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.

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.

§ 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.

§ 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.

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

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.

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.

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

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.

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

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.

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.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

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.

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.

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.

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.

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

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

I - empresas permissionárias;

II - motoristas profissionais autônomos;

III - motoristas profissionais autônomos co-proprietários;

IV - sucessores de motorista profissional autônomo.

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

PL0113-2007.doc

municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

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.

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.

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.

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.

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

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

SEÇÃO II

DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA

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.

§ 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.

PL0113-2007.doc

Art. 137. (VETADO)

Art. 138. (VETADO)

SEÇÃO III

DO LICENCIAMENTO

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

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

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. 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.

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

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 troleibus.

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.

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;

PL0113-2007.doc

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. 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.

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 opoável ao Poder Público.

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

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

Art. 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.

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

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

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

Art. 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

PL0113-2007.doc

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 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.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes"

RECEBIDO
 Comissão de Constituição e Justiça
 Em 02/8/09 às 17h
 RF _____

SOLANGE RAIMONE DOS SANTOS
 R.F. 10801
 Secretária

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

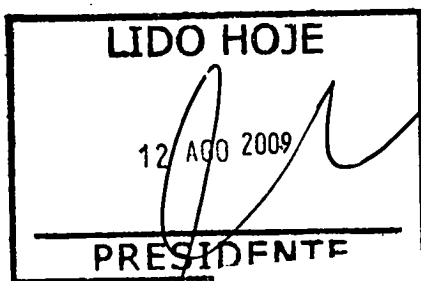
G. Chelita
 Para Relatar
 Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa
 Em 11/8/09

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
 nos termos do § 3º do artigo 20 do R.I.

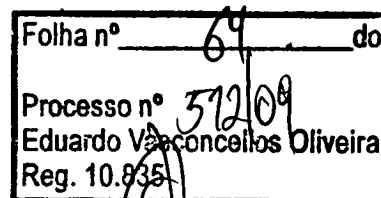
Segue _____ juntado _____, nesta data
 Documento _____ e papel de informação
 Rubricado _____ sob folha _____ nº 64972
 Em 12/08/09

EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
 R.F. 10.835
 Secretário

JUNTADO FL 64972



CÂMARA MUNICIPAL DE
PAULO



PARECER Nº 16 - PAR
16- 00672/2009

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0512/09.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Excelentíssimo Senhor Prefeito Gilberto Kassab, que visa disciplinar os requisitos para o exercício da atividade de fretamento e para o trânsito dos veículos fretados no Município de São Paulo, com especificação dos veículos e pessoas jurídicas que poderão desempenhar a respectiva atividade.

De acordo com a proposta, o trânsito de veículos cuja atividade é o fretamento passará a ser realizado em Zonas de Máxima Restrição de Fretamento, ou seja, áreas nas quais será possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito de tais veículos, tais como, horários específicos e condicionamento de autorização especial de trânsito, e Áreas Livres sem impedimentos para circulação, respeitadas as normas do Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

A propositura também proíbe o uso das vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desenvolvam a atividade de fretamento, incumbindo ao contratante dispor de local próprio para essa finalidade (art. 10, inciso I), salvo autorização especial da Secretaria Municipal de Transportes, atendidas as condições que especifica.

Por fim, impõe penalidades tanto para o exercício da atividade irregular, como para a atividade clandestina, sem prejuízo da possibilidade de adoção de medidas administrativas e a aplicação da legislação de trânsito pertinente à espécie.

Sob o estrito aspecto da legalidade, o projeto pode prosperar, uma vez que trata de assunto englobado na competência municipal.

Com efeito, o projeto cuida de matéria atinente à regulamentação do trânsito, definido como o "deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, pág. 318).

Cumprir observar que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V), como já decidiu o Supremo Tribunal Federal¹.

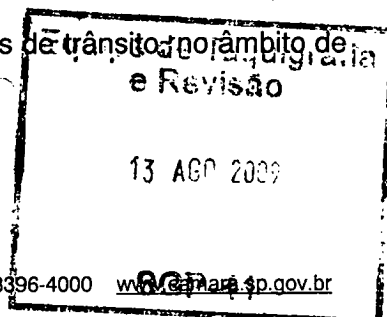
Pois bem. No exercício de tal competência, a União, dispondo de forma ampla, editou a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro –, que em seu art. 24, incisos I, II, VI, VII e XVI, assim dispõe:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito no âmbito de suas atribuições;

17 - RELCOM
17- 00720/2009

¹ ADIn nº 2.407. Relatora Min. Carmem Lúcia, DJ 26/06/2007.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	65	do	65
Processo nº	512/09		
Eduardo Vasconcelos Oliveira			
Reg. 10.838			

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

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

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

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

Sendo assim, imperioso observar que o projeto encontra fundamento no próprio Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que, segundo a justificativa de fls. 03, tem por objetivo, além da regulamentação do trânsito, fortalecer os mecanismos de proteção ao meio ambiente, segundo as diretrizes estabelecidas pela Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que instituiu a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Atenta a tal panorama, a nossa Lei Orgânica fixou em seu art. 179, incisos I e II, a competência municipal para organizar, promover, controlar e fiscalizar o trânsito no âmbito do seu território, inclusive com imposição de penalidades e cobrança de multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infraestruturas e também disciplinar o transporte fretado, principalmente de escolares.

Nesse exato sentido, pelo juízo positivo acerca da competência municipal para edição de regras atinentes à regulamentação do uso das vias e logradouros sob sua jurisdição, nela incluídas disposições, inclusive, sobre os veículos admitidos em determinados locais e horários e respectivos locais de estacionamento, preleciona o Ilustre administrativista Hely Lopes Meirelles²:

A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades da estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população, entre outras.

Por outro lado, sabe-se que as vias e logradouros públicos se enquadram na categoria de bens públicos de uso comum do povo, cabendo sua administração, nos termos dos artigos 70, inciso VI e 111, ambos da Lei Orgânica Municipal, ao Chefe do Poder Executivo, que a partir de seu juízo de conveniência e oportunidade, competirá decidir acerca da utilização especial dos bens públicos, desde que observado os requisitos legais.

No exercício dessa competência, foi editada a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que disciplina a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, que dispõe em seu art. 1º, § 2º que o

² In, Direito Municipal Brasileiro. 16ª edição, São Paulo: Malheiros, 2009, p. 455.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	66	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

66

transporte privado, nele incluído a atividade de fretamento sujeita-se à prévia regulamentação do Poder Público, efetuada por diversas normas, entre elas, o Decreto nº 42.423, de 23 de setembro de 2002; a Portaria 58, de 23 de julho de 2009, que estabelece regras específicas para a atividade de fretamento no Município de São Paulo; a Portaria nº 190, 25 de outubro de 2003, que regulamenta a atividade de transporte coletivo privado de passageiros por fretamento, alterada pelas Portarias nº 96, de 20 de agosto de 2004 e nº 77, de 14 de setembro de 2005; e a Portaria nº 110, de 27 de julho de 2009, que regulamenta procedimento de emissão de "autorizações especiais trânsito" na ZMRF, veículos atividade transporte coletivo-fretamento estabelecida pela citada Portaria nº 58/09.

Também a Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política Municipal de Mudança do Clima, determina em seu art. 47, a incumbência ao Poder Público de editar lei específica acerca das regras gerais de circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados em seu território, revestindo-se a propositura, portanto, da natureza de lei específica outrora exigida, conforme informado às fls. 3 da justificativa, porquanto impõe também aos veículos exigências de ordem ambiental, quais sejam, que os veículos utilizados na atividade de fretamento estejam em conformidade com o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (art. 3º, inciso IV), atendam ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE (art. 1º, § 4º) e respeitem os níveis máximos de enxofre em seu combustível (art. 3º, inciso VIII, alínea "b"), entre outras.

Em outro aspecto, consoante o disposto no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal, expressão pela qual, segundo Dirley da Cunha Junior³, entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato.

Nesse diapasão, estando a propositura diretamente relacionada a regras atinentes ao tráfego local, considerando ainda, a exposição de motivos acostada pelo Sr. Alcaide às fls. 1/6, observa-se claramente típica manifestação de interesse local.

Impõe-se, contudo, a manifestação das Comissões competentes, previstas no art. 39 do Regimento Interno desta Câmara, quanto à conveniência e oportunidade da implementação das medidas que se intenta adotar na propositura.

Salientamos a título de contribuição com a Douta Comissão de Mérito, que seria de todo recomendável - ante a necessidade de se estabelecer por meio de lei as restrições a direitos - a apresentação de um Substitutivo para que o art. 7º contemplasse os parâmetros mínimos que nortearão a delimitação da ZMRF, tais como largura das vias, fluidez do trânsito, a serem discutidos e estabelecidos de acordo com critérios técnicos e de conveniência, oportunidade e interesse público.

Também a título de sugestão, seria recomendável constar da lei prazo para que as contratantes das operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros possam se adequar ao disposto no art. 10, inciso I, alínea "b", que as obriga a disponibilizar o local de embarque e desembarque dos passageiros.

³ In, Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p.841.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 67 do 67
Processo nº 592/09
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.335

Outro ponto que merece uma análise detalhada quanto ao mérito diz respeito ao § 2º do art. 11.

Com efeito, vez que o art. 244 da Constituição Federal determina a adaptação de logradouros, edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo com vias de garantir a acessibilidade do portador de deficiência é de se questionar se não seria recomendável excepcioná-los da vedação desta vedação.

Por fim, visando garantir uma maior transparência e controle pela sociedade da prestação do serviço, é recomendável que se perenize na lei a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento – CAREF, já prevista na Portaria nº 58/09 de SMT, com membros a serem indicados pela Douta Comissão de Mérito e de composição paritária, visando a busca de esforços conjuntos para localizar áreas de circulação possíveis, observando-se a fluidez, segurança e questões ambientais.

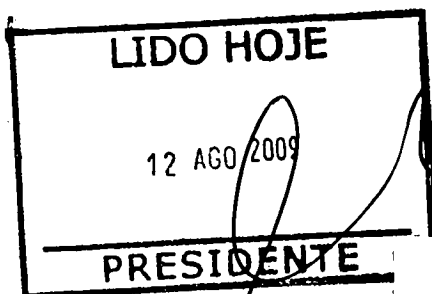
Para sua aprovação, dependerá do voto da maioria absoluta dos membros desta Câmara Municipal, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica Municipal.

Ante o exposto, somos PELA CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 12/08/09

Gabriel Chalita
Gabriel Chalita
Vereador

Natalini
Antônio
Aguiar
Francisco
Paulo
Antônio



CÂMARA MUNICIPAL DE
JLO

16 - PAR
16- 00673/2009

Folha nº	68	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.835		

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE, ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 512/09.

O Projeto de Lei nº 512/09, de autoria do Executivo Municipal, *dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.*

A justificativa que acompanha a propositura discorre sobre o embasamento legal que lhe dá sustentação esclarecendo que a nova disciplina objetiva alcançar três objetivos: estipular normas que garantam a segurança dos passageiros que se utilizam diariamente do serviço de fretamento na Cidade de São Paulo, incorporando a evolução observada nos últimos anos nas legislações federal, estadual e municipal quanto a aspectos de segurança dos usuários; fortalecer os mecanismos de proteção ao meio ambiente de acordo com diretrizes previstas a recém aprovada "Lei de Mudanças Climáticas" e disciplinar e organizar a circulação dos veículos que desempenham a atividade de fretamento em nosso Município.

Com este espírito, a proposta, estabelece regras, para o exercício da atividade de fretamento, exigindo que os veículos utilizados comprovem: atender a legislação que trata da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; possuir idade inferior à máxima permitida; ter passado por vistoria técnica; possuir seguro com cobertura de responsabilidade civil e acidentes pessoais por passageiros.

No que se refere à adoção de mecanismos de proteção ao meio ambiente, com vistas à adequação ao preceituado na Lei nº 14.933/09 – "Lei de Mudanças Climáticas" -, exige que as operadoras de fretados comprovem que os veículos utilizados: possuam conformidade com o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso; atendam as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores; respeitem os níveis máximos de enxofre, permitidos pela legislação, em seu combustível.

E, ainda, fixa regras para a circulação dos veículos referidos estabelecendo uma divisão quanto às áreas permitidas à circulação dos referidos veículos fixando a Zona Máxima de Restrição de Fretamento – ZMRF, onde passam a existir condições específicas de circulação entre 5 e 21 horas, nos dias úteis e a Área Livre, zona correspondente ao restante do Município de São Paulo. As zonas citadas terão suas áreas delimitadas por portaria da Secretaria Municipal de Transportes, face à dinâmica do trânsito em nossa Cidade.

No que compete à análise da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente entendemos que os aspectos nela envolvidos, relacionados à qualificação do serviço de fretamento prestado, aliado a questões que repercutem na melhoria das condições ambientais relacionadas à qualidade do ar e de circulação em nossa Cidade confirmam a relevância da medida adotada, desta forma, manifestamo-nos **FAVORAVELMENTE** à propositura apresentada.

A Comissão de Administração Pública reconhece a necessidade da implementação de medidas que contribuam para o efetivo desempenho do papel do



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 69 do 3
Processo nº 512/09
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.836

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 512/09.

Poder Público Municipal no regramento de questões de grande repercussão na qualidade de vida da comunidade, e do mundo, compreendidas na questão das mudanças climáticas, razão pela qual é **FAVORÁVEL** à aprovação do **Projeto de Lei nº 512/09**.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia posiciona-se **FAVORAVELMENTE** à proposta de lei, tendo em vista que a introdução de dinâmica que adote um modelo de desenvolvimento sustentável, agregando qualidade à circulação e acessibilidade em nossa cidade é fator contributivo ao desempenho das atividades no meio urbano.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento não encontra nada a opor, uma vez que as despesas decorrentes da execução da lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário. Posiciona-se, portanto, com parecer **FAVORÁVEL** ao **Projeto de Lei nº 512/09**.

Sala das Comissões Reunidas, em 12/08/09

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Adilson Amadeu

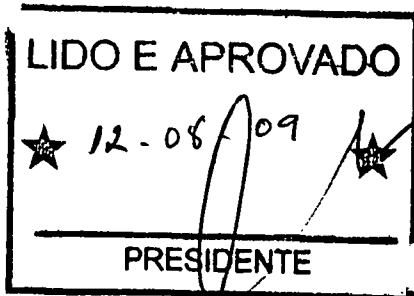
Roberto Pires

Adilson Amadeu

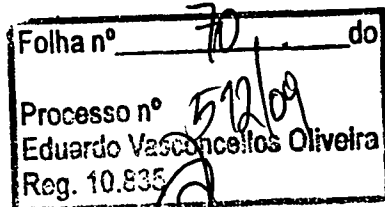
Roberto Pires

Roberto Pires

2/2



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



REQUERIMENTO

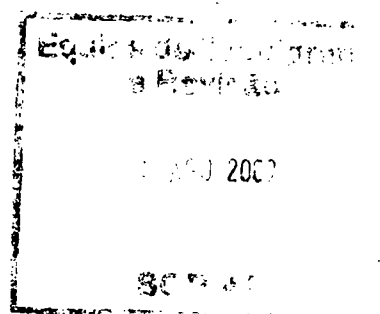
07 - RPS
07-00027/2009

Solicito, nos termos regimentais, a redução do interstício para realização da 2ª audiência pública ao PL 512/2009. (Frutamento)

São Paulo, 12 de agosto de 2009.

Jose Salice Neto.

C.M.S.P. - S. G. P. 2
-12-Ago-2009-16:44-01:27.6





Passemos ao item seguinte.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)

Processo nº 512/09
Eduardo Vasconcelos Oliveira
Reg. 10.8.5

EXECUTIVO. Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA.“

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) – Solicito ao Sr. Secretário que proceda à leitura dos pareceres.- É lido o seguinte: (*Parecer*)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) – A votos o PL 512/09. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador João Antônio.

O SR. JOÃO ANTÔNIO (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, a bancada do Partido dos Trabalhadores manifesta seu voto contrário ao projeto.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) – Registrem-se os votos contrários da bancada do PT.

- É lido o seguinte: (parecer)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) – A

Processo nº 572/09
Eduardo Vasconcellos Oliveira
votos o substitutivo de
Reg. 10.532

autoria dos Vereadores Francisco Chagas e Chico Macena. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado. Vai à sanção.

Segue _____ juntado _____, nesta data
Documento _____ e papel de informação
Rubricado _____ sob folha _____ nº 70
Em 12/08/09

EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha nº	73	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.835		

do processo n.º 512 de 2009 / 12, 08, 09 (a) 73
Papel para informação, rubricado como folha nº
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
Reg. 10.835
Secretário

À SGP-2
Sra. Secretária

A presente propositura foi aprovada em 1ª discussão e votação.

12/08/2009


Lúzia de Almeida Leite
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP - 21

Conferido.

13/08/2009


Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

Segue _____ juntado _____, nesta data
Documento _____ e papel de informação
Rubricado _____ sob folha _____ nº 74a 175.
Em 201 08 1 09.

EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
RF 10.835
Secretário

JUNTADA FL 74a 175



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº	74	do
Processo nº	37209	
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.836		

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: ÍTALO CARDOSO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 8 de agosto de 2009

OBSERVAÇÕES:

- Transcrição *ipsis verbis*
- Lista de participantes não fornecida
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Orador não identificado
- Qualidade de som incompatível com a transcrição
- Início da reunião não gravado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Tumulto
- Suspensão
- Exposição em língua estrangeira
- Exposição com audiovisual, podendo causar a indeterminação do texto
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão
- Sequência descontínua por trecho não gravado
- OUTRAS OCORRÊNCIAS DE RELEVÂNCIA PARA O REGISTRO



O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – (Gravação iniciada com atraso) - ... Este é um dos requisitos básicos para um projeto tramitar na Câmara Municipal: ele chega e vai para a Comissão de Justiça. Se ele não estiver de acordo com a Constituição Federal, Estadual e Municipal, ele pára, não segue. É disso que nós vamos tratar aqui hoje. Evidentemente, não vamos dizer o que cada um pode ou não dizer, todo mundo é livre para perguntar e questionar.

O Vereador Ricardo Teixeira, que já está presente e que é Presidente da Comissão de Transporte, tratará do mérito da proposta. Daquilo que não for aspecto da constitucionalidade, faremos um pacote e remeteremos ao Presidente da Comissão de Transporte, Vereador Ricardo Teixeira, porque assim também aproveitaremos todas as intervenções que aqui forem feitas. Espero, então, que esteja claro esse aspecto da reunião.

Já estão presentes os Vereadores Donato, Ricardo Teixeira, Abou Anni, Vereador José Police, Gabriel Chalita, Jamil Murad, Alfredinho, Chico, Vereador Ushitara Kamia, Senival Moura e Vereadora Juliana Cardoso. Isso prova a importância desse tema para a cidade de São Paulo e para a Câmara Municipal.

Esclareço que esta reunião foi marcada neste local, neste dia e neste horário com a finalidade de todos comparecerem. Fui sindicalista por alguns anos e sei que durante o dia o trabalhador do transporte está no seu local de trabalho. Então, foi exatamente pensando na possibilidade de abrir para aqueles que quiserem participar ter condições é que nós chamamos esta reunião para o dia de hoje, neste horário. Se houver qualquer crítica em relação a isso, evidentemente, eu assumo, mas conheço bastante o movimento sindical e a categoria dos transportadores para entender que durante a semana os trabalhadores estão trabalhando; por isso, foi com a melhor das intenções. Não poderíamos ter feito na Câmara Municipal, porque lá não há tanto espaço assim. O que interessa é que daqui hoje haja debate e que não pare dúvidas sobre a proposta do Executivo e que o Executivo também não tenha dúvidas sobre a preocupação dos transportadores e dos usuários que, sabemos, estão representados aqui



hoje.

Na qualidade de Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, declaro aberto os trabalhos desta audiência pública sobre o Projeto de Lei 512/09, de autoria do Executivo, que “dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo”.

Após o ouvir o Executivo, abriremos a palavra para os representantes das entidades e, por fim, ouviremos os Vereadores.

A reunião de hoje é uma audiência pública e, portanto, aberta à participação da população e das entidades. Na quarta-feira que vem, às 14h, horário regimental da Comissão, apresentaremos o relatório da Comissão de Justiça sobre esse projeto na Câmara Municipal, também aberta a todos. Nesse caso, não será aberto o microfone, devido ao caráter técnico da reunião. Indico o Vereador Gabriel Chalita para ser o Relator desse projeto. Ele recolherá todas as propostas, preocupações e sugestões do público presente e também dos Vereadores e elaborará os relatório sobre o que diz respeito à constitucionalidade do projeto. De tudo aquilo que não estiver relacionado à constitucionalidade, vamos fazer um pacote e remeter ao Presidente da Comissão de Transporte, que chamará uma outra audiência pública – e em breve vamos anunciá-la a data e o horário – para discutir o mérito da proposta.

Anuncio que estão abertas as inscrições para quem quiser fazer uso da palavra. Passo, agora, a palavra ao Sr. Secretário Alexandre de Moraes para que faça sua explanação.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Boa noite a todos. Inicialmente, cumprimento o nobre Vereador Ítalo Cardoso, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. Cumprimento também o Vereador José Police Neto, o Vereador Abou Anni, o Vereador Ushitaro Kamia, o Vereador Gabriel Chalita, o Vereador Jamil Murad, o Vereador Alfredinho, o Vereador Chico Macena, o Vereador Ricardo Teixeira, o Vereador Senival Moura, a Vereadora Juliana Cardoso, o Vereador Donato e todos os outros presentes a esta audiência pública, assim como todos os diretores, servidores da Secretaria Municipal de Transporte, da



CET e da SPTrans, e todas os senhores e senhoras presentes.

Início minha explanação com uma breve exposição, num primeiro momento, justificando a constitucionalidade do projeto, até por se tratar, num primeiro momento, da análise da sua constitucionalidade. Aproveito também o momento e a oportunidade para expor as razões, finalidades e pontos principais do projeto de lei enviado pelo Prefeito Gilberto Kassab. O artigo 30, inciso I da Constituição expõe claramente que o transporte público é de interesse local e o transporte e o trânsito dentro da localidade, dentro do município também é de interesse local.

Isso foi incorporado no nosso ordenamento municipal, no artigo 179 da Lei Orgânica Municipal, que diz competir ao Município organizar, promover, controlar e fiscalizar o transporte coletivo de passageiros, incluindo o transporte fretado. Então, esse texto, a Lei Orgânica do Município, com base na Constituição Federal, estabeleceu claramente, de forma absolutamente cristalina, expressa, que deve competir ao Município essa regulamentação em termos não só do controle, mas da organização, da promoção e da fiscalização do transporte coletivo de passageiros - e volto a insistir, diz a Lei Orgânica do Município -, incluindo o transporte fretado.

Já Lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que regulamenta e organiza todo o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros da cidade de São Paulo, ao organizar esse sistema, no parágrafo 1º de seu artigo 2º também estabeleceu, sem ainda entrar em minúcias e especificidades, que o transporte coletivo privado, incluindo a atividade de fretamento – e esse é o texto da lei – está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público.

Então, o ordenamento jurídico - exatamente para compatibilizar o transporte coletivo privado com o transporte coletivo público urbano – estabeleceu, desde a Constituição Federal, passando pela Lei Orgânica do Município e já pela própria legislação municipal, a competência do município para essa regulamentação. Com base nisso – e é esta a ideia -,

após a edição da portaria, faço questão de lembrar, foi o próprio parágrafo único do artigo 47 da Lei 14.933, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, que autorizou o Poder Executivo, enquanto não houvesse lei aprovada sobre a regulamentação de fretamentos, a regulamentar nesse vácuo legislativo. Isso foi feito, Sr. Presidente, Srs. Vereadores. Nesta semana, foi encaminhado o projeto de lei, e obviamente, assim que aprovada a lei, a portaria e todas as regulamentações feitas pela Secretaria Municipal de Transportes a essa lei se adequarão em virtude da soberania da lei em face das portarias.

Em rápidas palavras, o projeto de lei tem três finalidades muito claras: a segurança, o meio ambiente e a própria fluidez do trânsito e regulamentação na circulação. Segurança não só daqueles que transitam nos fretados, mas dos demais 11 milhões de habitantes de São Paulo, que se locomovem todos os dias. E, a partir dessa preocupação com a segurança, toda uma regulamentação de idade de frota, da necessidade de inspeção, da necessidade da adequação desse tipo de modal às regras que já se aplicam ao transporte público municipal e ao intermunicipal.

Vamos ver rapidamente, na apresentação, que o parâmetro utilizado na Secretaria Municipal de Transportes para orientar o Prefeito do Município a encaminhar o projeto foi o parâmetro intermunicipal. Nós, até atendendo sugestões de vários ramos que atuam no fretamento, não aplicamos os parâmetros municipais, que são mais rigorosos. Entendemos que há diferenças principalmente no número de viagens, no número de quilômetros percorridos. Para se ter uma ideia, no município de São Paulo nós exigimos 7 anos para os microônibus e 10 anos para os ônibus. E nós, no projeto de lei, encaminhamos 10 anos para os microônibus e 15 anos para os ônibus, que é o parâmetro intermunicipal. Houve o cuidado dessa adequação exatamente para que não houvesse prejuízo da atividade e houve também a preocupação de prolongar no tempo essa renovação de frota, uma norma de transição. As empresas terão quatro anos para essa renovação da frota, para adequação da frota ao tempo limite: 50% nos dois primeiros anos, 50% nos dois anos seguintes.



A preocupação com o meio ambiente, a necessidade da utilização de combustível limpo, a necessidade da realização da inspeção veicular ambiental. Não só o Poder Executivo, não só o Legislativo, mas a população de São Paulo, do Brasil, do mundo exige hoje – e talvez seja a primeira entre todas – a preocupação com o meio ambiente. Então, temos de tomar cuidado porque sabemos que no município de São Paulo mais de 78% da poluição em São Paulo é gerada pelo monóxido de carbono que sai dos carros, dos ônibus, dos caminhões. São Paulo não é um município que utilize combustível fóssil, como alguns municípios europeus, em virtude do inverno rigoroso; então, o percentual de poluição nosso é predominantemente veicular. É importante à adequação do fretamento às normas de inspeção veicular ambiental.

E o terceiro ponto em se baseou o projeto de lei, Sr. Presidente, foi exatamente a necessidade de compatibilização do fretamento com o transporte público, com o trânsito, com a fluidez de trânsito na capital. Sabemos que não havia regulamentação, que havia a necessidade da regulamentação, ela foi feita e agora sim, se V.Exa. me permite, eu vou levantar para facilitar a apresentação rápida da regulamentação.

- Pausa.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Adequação da frota, circulação e integração ao transporte público, como eu já adiantei. O primeiro aspecto é a adequação da frota, essa parte eu já adiantei. Podemos passar rapidamente. Claro, é um tópico necessário porque hoje não estava sendo realizada e é cumprir a adequação às normas federais, estaduais e municipais e à acessibilidade. Há também necessidade de adequação à acessibilidade a essa forma de transporte.

A circulação e integração ao transporte, a ideia do projeto de lei é estabelecer exatamente duas zonas, duas áreas no Município de São Paulo. Uma área menor, 70 quilômetros quadrados, uma área de restrição; e uma área maior, a chamada área livre. Na área livre haverá necessidade de cadastro, ou seja, todos os veículos deverão ser cadastrados,



Não só os municipais, mas os intermunicipais, os interestaduais, deverão ser cadastrados, mas poderão transitar livremente obedecendo rigorosamente às normas de trânsito, ou seja, podendo embarcar e desembarcar somente onde outros veículos poderiam. E a zona de restrição, onde haverá duas regras básicas: pontos prioritários de embarque e desembarque e a autorização para ingressar na área.

Então, no perímetro da área laranja haverá pontos de embarque e desembarque, com integração ao transporte público e duas possibilidades de ingresso nessa área mediante autorização especial.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – A condição de fazermos essa audiência pública é de poder, primeiro, ouvir a palavra do Executivo. Há vários inscritos aqui que falarão depois. Onde todos gritam, ninguém escuta. Por isso, peço contribuição de todos.

Peço ao Sr. Secretário que termine sua fala.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Continuando, essa bagunça demonstra realmente a necessidade de regulamentação do setor que continua desrespeitando os munícipes de São Paulo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Senhores, dessa forma, teremos de suspender a audiência pública. O assunto é de interesse da categoria. Quando a pessoa fala tem de saber que está prejudicando também seus companheiros de trabalho. Então, peço mais uma vez colaboração.

Tem a palavra o Sr. Secretário.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Sr. Presidente, encerrando essa breve exposição, há duas possibilidades de ingresso na área: uma que chamamos de ponto a ponto empresarial, ou seja, aquele fretamento que necessita ingressar na área para levar as pessoas que venham de um determinado local até determinada empresa que tem um local de parada,



Folha nº	81	do
Processo nº	21219	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.805		

basta pedir autorização que obterão. E obviamente não obterão autorização aqueles que faziam uma concorrência com o transporte público, e não que eu não queira, é que a lei não permite e cumprimos a lei.

Um segundo ponto é a possibilidade de autorização especial para as questões não rotineiras, as chamadas eventuais: turismo, lazer, saúde, esporte. Basta pedir autorização, e esta será concedida. Para se ter uma ideia, até sexta-feira, já havíamos concedido em torno de 2,4 mil autorizações.

Também é importante dizer que nas duas primeiras semanas obtivemos ganhos expressivos na comparação das lentidões com as demais semanas de julho, deste ano obviamente em relação a 2008. Comparando a média mensal deste ano com a média do ano passado, obtivemos um ganho de 19% no índice de lentidão.

Se compararmos a média da semana anterior ao início das medidas do fretamento, do dia 20 a 24, obtivemos ganho no índice de lentidão de 17%. Se compararmos ainda com a média das quatro semanas do mês de julho às quatro semanas anteriores, obtivemos o ganho de 24% no índice de lentidão. Então, todos os requisitos, todas as comparações, mostram exatamente que a medida obteve os índices possíveis, que é melhorar a fluidez do trânsito e melhorar a fluidez para 8 milhões de pessoas que utilizam o transporte público.

A prioridade da Prefeitura Municipal, do Prefeito Gilberto Kassab, da Secretaria Municipal de Transportes, é o transporte público e 8 milhões de pessoas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Senhores, esta é a primeira audiência pública. Há no mínimo mais uma audiência marcada, e certamente esta audiência pública será importante para prever como serão as outras. Peço aos senhores que vieram aqui que não gritem, senão teremos de parar a audiência pública. Há mais de 30 pessoas inscritas. É impossível ouvir todos gritarem. Todos os inscritos poderão usar o microfone. Esta reunião está sendo gravada e será transcrita depois, então é muito importante aproveitarmos esse espaço



garantido pela democracia. Ninguém está fazendo bondade aqui. Mas ouvir é uma regra natural do processo. Portanto, peço novamente paciência. Ouviremos agora os interlocutores dos senhores, as lideranças, que vão levantar as suas preocupações. Se todos falarem durante três minutos, teremos 1,5h reservada somente para as falas.

Estão presentes: representantes da Cocatur; o Sr. Ricardo, Assessor do nobre Vereador Celso Jatene, que justificou sua ausência inclusive; Sociedade dos Amigos Executivos de Bragança Paulista; a Primotur; o Sr. José Roberto, Assessor do nobre Vereador Natalini; Associação dos Passageiros – Apas(?); a Quality Vans; Aprovetur – Associação dos Proprietários de Vans Executivas; Zeletur; Fabrício, Assessor do nobre Vereador Ricardo Teixeira; Empresa de Turismo Santa Rita; Sofresp – Associação dos Micros e Pequenas e Medias empresas; Grilotur Transportador de Turismo LTDA; Empresa Raio de Sol; Fernando, Administração fretados; Paulo Cremasso da Semplai; Sra. Marines Canheiras, usuária dos fretados; Luiz Alberto, da Luberga Transportes; João Pires, da Transporte Planaltol; Osvaldo Sussume Junior, Assessor Sussantur Turismo; Samplaia, Agência de Viagens, Sra. Sandra Regina.

No decorrer da reunião vamos anunciando mais presenças. Vamos chamar o primeiro orador, Sr. Maia, da Sofresp.

O SR. MAIA – Boa noite todos. Isso aí Sr. Presidente, é a mais pura demonstração da indignação das pessoas que tiveram uma portaria 59 engolida a goela abaixo. Existem hoje, há duas que a portaria 51 está em vigor, mas de 500 ônibus parados nas suas garagens. Mais de 800 desempregados, motoristas, mecânicos, vigias. Porque em momento algum a Secretaria de Transportes, ouviu mas não dialogou conosco. Tivemos presentes no evento do decreto lei 42423, quando implantou o fretamento na cidade de São Paulo, no dia 23 de setembro de 2003, isso é a prova legítima de que não estamos desregulamentados. O fretamento de São Paulo é regulamentado por esse decreto e a portaria 190. O que muda nesse projeto de lei 512 do decreto que existe, é apenas a zona máxima de exceção que nem



a idade de veículos é diferente. Que por ventura conseguimos mudar a idade de veículos em maio do ano seguinte. Então sr. Secretário quero ter a oportunidade de dizer aos senhor de que não somos clandestinos, como o senhor disse 40% das empresas são clandestinas. Todos nós temos autorização da Prefeitura do Município de São Paulo, trabalhamos legalmente e parabeno ao senhor o seguinte: a única coisa que realmente funciona muito bem, que podemos dizer que funciona bem, é a fiscalização, portanto se tivermos 40% de clandestinos lá, estaremos no pátio sendo multados em 3 mil e 400 reais de multa.

Outro detalhe, Sr. Presidente, talvez tenhamos a oportunidade de estarmos todos juntos falando a mesma língua a “tete a tete”. Como o Secretário afirmou que há indícios de lavagem de dinheiro no fretamento. Quero explicar para o senhor o vem a ser um ônibus fretado andar com quatro ou cinco pessoas: quando a portaria começou a valer no dia 27 julho, quando havíamos pedido ao senhor que a gente ficasse até o final do dia 30, porque tínhamos um contrato comercial de 30 dias. Tínhamos de cumprir com as associações e com as empresas que nos contrata. Não foi aberta essa possibilidade. As empresas chegavam nos pontos de desembarque com quatro a cinco passageiros. Porque elas tinham de cumprir um contrato com as pessoas que chegavam no ônibus, independente de quantas pessoas tivessem a empresa tinha de cumprir o contrato de levá-las até o ponto de embarque/desembarque...

- Final do lado “a” da fita nº 1.

O SR. MAIA - ... Os pontos de embarque e desembarque em que somos submetidos a deixar nossos passageiros, como por exemplo, na estação Sumaré do metrô, é uma calçada que o senhor chamou de bolsão e tem aproximadamente 200 metros e a calçada não tem nem um metro de largura. Há lugares que têm 35 cm, em cima de um viaduto sem cobertura e somos submetidos a deixar nossos passageiros. Por que estou dizendo tudo isso, senhores? Porque gostaria que, com o advento do projeto de Lei 512, nós pudéssemos ser ouvidos para que não acontecesse novamente.



Não somos contrários à regulamentação, aliás, estamos regulamentados desde 2003. Se não errei nas contas, faz nove anos que estamos regulamentados, porque o Projeto de Lei 512 não é diferente do (ininteligível) a isso. Temos um termo de autorização, um certificado de vínculo ao serviço, os ônibus circulam normalmente. E o pinga-pinga, Sr. Secretário, surgiu pelo péssimo transporte público que existe, porque nenhum passageiro de ônibus fretado tem o prazer de ficar dentro do mesmo da Faria Lima até São Miguel Paulista ou Itaim Paulista. Somos obrigados a (ininteligível) de um ônibus fretado, porque infelizmente ...

- Interrupção na gravação.

O SR. MAIA –... são 9,1 pessoas por m², porque o dia em que o transporte público for viável, o (ininteligível) do transporte público é muito mais rápido e muito melhor que o ônibus fretado.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Muito obrigado, Sr. Maia. Está provado o que falei: quando a liderança fala que representa o interesse de todos, não é isso? Anuncio também as presenças dos Srs. Vereadores: João Antônio, Líder da bancada do PT; Sandra Tadeu e também o ex-Vereador Alcides Amazonas que hoje é Coordenador Geral do escritório da ANP - Agência Nacional do Petróleo em São Paulo que convido a vir para a Mesa. Foi diretor do Sindicato dos Condutores muitos anos. O próximo a falar é o Sr. José Antônio da Silva, da Aprovetur. Anuncio também as presenças dos Srs. Isidro Suita Martinez, Diretor do DSV; César Mecchi Morales, Secretário Adjunto da Secretaria Municipal de Serviços; Nazeli Cabral da Silva, assessora do Vereador Goulart; a Village Transportes; Elias de Azevedo do Sindepat - Sindicato Nacional de Parques e Atrações Turísticas; Luis Fernando, do Transporte de Base; Lucia Aparecida, da Milani Turismo. O próximo será o Sr. Jorge Miguel.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DA SILVA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, amigos do transporte executivo com van de fretamento, boa noite. Meu nome é José Antônio, sou Presidente da Aprovetur – Associação dos Proprietários de Vans Executivas de Turismo e



Fretamento do Estado de São Paulo. Somos solidários à Assofresp – Associação das Micro, Pequenas e Médias Empresas de Fretamento e Turismo do Estado de São Paulo, através do Sr. Geraldo Maia; à Transfretur - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo, pelo Sr. Jorge Miguel dos Santos; Aslovan - Associação das Locadoras de Vans do Estado de São Paulo, pelo Sr. Adonil.

Gostaria de debater esse assunto com alguém que fosse do ramo de transporte. O Sr. Secretário de Transportes não teve a sensibilidade de convidar o setor para conversar. Na roda viva, possui várias funções, vários cargos, inclusive, homem da funerária. É complicado discutir transporte com quem lida com funerária.

Sr. Secretário, o senhor não tem noção do transtorno que causou à nossa Cidade, ao nosso Estado por essa portaria mal feita, mal redigida, totalmente dirigida contra o transportador, o usuário e a dinâmica da nossa Cidade. O senhor, infelizmente, não é um homem sensível à nossa Cidade. O senhor não foi sensível em ouvir o segmento. Os seus índices de congestionamento não são verdade.

O senhor usa ônibus urbano, o senhor usa metrô? (Pausa) O senhor usa carro.

Durante a sua visita ao primeiro dia de implantação na medida, o senhor fez o trajeto de carro.

O transporte público que o senhor tanto elogia é tão bom que o senhor não o usa, o senhor que é o responsável por ele, não usa. (Palmas) A sua medida restritiva atingiu diretamente os setores de turismo da cidade de São Paulo, de lazer, de entretenimento, de cinema, porque o senhor atingiu também as vans de transporte executivo, sem nos dar direito de dialogar com o senhor. O senhor não nos ouviu e não ouviu o segmento.

A sua repercussão só trouxe mal para a cidade de São Paulo. A sua gestão foi temerária, desastrosa, porque o senhor não é do ramo, o senhor não entende de transporte, não entende nosso segmento, nos chama de clandestinos, chama os nossos amigos de fretamento de lavagem de dinheiro, quando não é verdade; fornece índices de



congestionamento que talvez tenham sido manipulados, como foi na primeira vez em que falou na televisão, que foi amplamente divulgado que os índices não eram como o senhor falava.

Infelizmente, Sr. Secretário, o nosso segmento, que é transporte executivo com *vans* - há aqui vários amigos que trabalham com *vans* -, está parado, sem poder trabalhar, sem atender seus contratos, seus clientes, sem atender suas empresas, por causa da sua restrição, que não trouxe nada de bom para a Cidade. O transporte público é péssimo, está superlotado. Essa área de restrição não acrescenta nada à Cidade, apenas atrapalha a dinâmica da cidade, sua vida, sua cultura, seu lazer e às pessoas que têm a opção de ter um modal de fretamento como transporte.

Como o senhor, o nosso Prefeito Gilberto Kassab esteve em Brasília recentemente. Ninguém viu o Sr. Gilberto Kassab no aeroporto carregando sua malinha na fila da companhia aérea, igual todo passageiro comum, pesando a sua bagagem para pegar seu aviãozinho na sala de embarque. Não. Ele vai como? Ele vai de táxi aéreo. É opção dele, é um modal de transporte o táxi aéreo.

Por que o fretamento não pode ter esse modal de transporte? Por que tem de ser empurrado para o transporte coletivo, que já está saturado, sujo, velho, sucatado entupido? Porque isso? Porque o Sr. Secretário não quer. Mas, graças ao nosso bom Deus, no ano que vem, Sr. Secretário, o senhor estará indo embora. (Palmas)

Virá uma pessoa em seu lugar para desse fazer esse desastre de seu causou uma cidade.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) - Um minuto, por favor.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO DA SILVA – Então, Sr. Secretário, gostaria que o senhor, se continuasse aí com essa Portaria, que ouvisse o segmento, ouvisse o transporte com *vans*, que gera riquezas para a cidade. A cidade tem um dinamismo com turistas, com empresas sérias e responsáveis.

Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)



O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) - Obrigado.

Está presente o Sr. Adilson Salies, que é Assessor do Vereador Wadih Mutran.

O próximo inscrito é o Sr. Jorge Miguel. Em seguida, a Sra. Marinês Canteiras.

O Sr. Secretário quer fazer o esclarecimento.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Só um esclarecimento. Talvez, para desgosto de alguns, no ano que vem não estou indo embora, não.

- Manifestação no Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) - Pessoal, vamos lá.

Queria sugerir às entidades que, como temos um número bastante alto de inscritos, que pudessem sugerir pessoas para falar, porque, por exemplo, às 10h, iremos parar para ouvir os Vereadores. Aí nos garantimos que as principais lideranças vão fazer uso da palavra. É uma proposta que lhes estou fazendo.

O SR. JAMIL MURAD - Sugiro que o secretário, dentro das normas de uma audiência, - lógico que os interessados estão aflitos pelo problema colocado – evite fazer esses comentários que funcionam como provocação. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Vereador Jamil Murad, a partir do momento em que perceber – estou conduzindo os trabalhos – que a condução pode ser temerária ou não, com certeza, alertarei. Agradeço o aparte de V.Exa., mas é desnecessário. (Palmas)

Tem a palavra o Sr. Jorge Miguel e em seguida, a Sra. Marinês.

O SR. JORGE MIGUEL – Boa noite a todos. Sou Jorge Miguel, Diretor Executivo da Transfretur.

O meu pronunciamento aqui não será muito diferente do que já tive oportunidade de falar na Secretaria. Primeiro, com relação às áreas de restrições, somos inteiramente contra, porque acreditamos que restringir a circulação numa área dessa proporção atinge todos os serviços, como ficou comprovado na primeira semana de implantação.

Enviei um ofício ao Sr. Secretário, no dia 23 de junho, solicitando as pesquisas e



estudos tomados como base para adotar tal medida. Até o momento não obtivemos resposta. Acreditamos que, pela repercussão ocorrida na cidade, esses estudos não existam. Se esse estudo existisse seria possível identificar com clareza todos os problemas alertados. Como não houve essa identificação, supomos que os estudos não existem e se sim, estão escondidos.

É preciso trazer esses estudos para a sociedade e para Câmara Municipal para que possamos discuti-los. Acredito que a Portaria foi realizada de forma improvisada. Gostaria que a Câmara Municipal, que está cumprindo seu papel dando a palavra ao público, usasse todo o prazo regimental para discutir essa Portaria tecnicamente. Não queremos apressar a discussão, porque corremos o risco de tomarmos uma decisão errada, mais rápida. Deixo esse pedido.

Esclareço aos Srs. Vereadores que – já tive oportunidade de fazê-lo ao Sr. Secretário – fretamento ponto a ponto é só eventual. Levo um grupo de um lugar a outro. Isso é fretamento ponto a ponto. Existem fretamentos de empresas contratadas, aqueles que precisam parar e pegar seus funcionários. Esse é o fretamento contínuo, têm várias paradas para embarque e um só desembarque.

Deixo claro, também, que o horário da restrição é extremamente drástico para o setor. O horário é das cinco horas da manhã até às 21 horas. O automóvel que transporta 1,3 pessoas por unidade tem um horário diferente. Por que o ônibus do fretamento e a van têm de ter essa restrição? Digo mais uma vez, se houvesse um estudo detalhado sobre a demanda e a necessidade do serviço, esse horário não seria determinado.

Não sei se é possível inserir uma sugestão no projeto de lei, gostaria que fosse criada uma comissão de fretamento ou de transporte, dentro da lei. Essa comissão seria composta por representantes do Poder Público, dos empresários e dos usuários para se discutir as questões mais técnicas do fretamento. Temos a lei que determina as diretrizes gerais e teríamos uma comissão para discutir tecnicamente os assuntos, por exemplo, de acordo com o projeto de lei, a Prefeitura com uma simples Portaria poderá aumentar ou



Folha nº	89	do
Processo nº	57209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835	89	

diminuir a área de restrição.

Minha sugestão é que essa comissão tenha condições de avaliar tecnicamente, com estudos da CET e de terceiros, as áreas de restrição e decidir se é possível ou não. Se não for dessa forma, - já mencionei ao Sr. Secretário – viveremos uma instabilidade jurídica e nenhum empresário ou negócio quer atuar no mercado desse jeito. A partir do momento em que troca o Secretário, muda a situação; troca o Diretor, idem. Queremos estabilidade jurídica.

Sobre o fretado pinga-pinga, ele é um serviço de transporte seletivo que essa Cidade nunca conseguiu organizar de forma eficaz. Tivemos várias tentativas, o Verde e Prata foi o último. O fretamento pinga-pinga surgiu – como disse o Sr. Secretário – para ser seletivo. Se não podemos fazê-lo, que alguém o faça ou a própria Secretaria crie esse serviço porque tem gente que precisa dele. Tem gente que pode deixar seu carro em casa e utilizar o transporte seletivo. Se nós não podemos fazer, que faça um órgão público.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado eu. Tem a palavra a Sra. Marinês. O próximo a falar é o Sr. Luiz Antônio Lara, peço que se mantenha à frente para acelerarmos os trabalhos. Por favor, Sra. Marinês.

A SRA. MARINÊS – Sou Secretária, uso o serviço de fretado há 27 anos. Trabalhei 17 anos em Alphaville e agora, 10 anos no Itaim Bibi. No Itaim Bibi não tem metrô. Não consigo chegar às 6h15min no Imigrantes, saindo às seis horas do meu serviço. Na R. Tabapuã, onde trabalho, não se consegue entrar nos ônibus às seis horas da tarde. Dessa forma jamais conseguirei chegar às 6h15min no Imigrantes para pegar o fretado, pois moro em Santo André. Fica inviável, a única solução foi tirar meu carro da garagem, que é o que muitas pessoas do meu ônibus estão fazendo.

Na região do Itaim Bibi não temos condições de pegar o ônibus. Todas as minhas amigas estão tirando seus carros da garagem. Não estou entendendo o que está acontecendo, estamos andando na contramão, quando deveríamos incentivar as pessoas que se utilizam do



Folha nº	90	do
Processo nº	512109	
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.835	90	

carro sozinhas, a irem para o fretado. Isso sim ajudará a Cidade a “andar”. Nesta semana enfrentei um trânsito muito grande indo e vindo para casa. Às vezes saio muito antes da minha casa para evitar o trânsito.

No Itaim Bibi tem muitos escritórios, e consequentemente muita gente sendo prejudicada, sem metrô. Não é luxo, se tivesse o metrô, eu me utilizaria dele. Não tenho frescura. Se derem condições, utilizaríamos o metrô. Digo mais, quando as aulas recomeçarem, esta Cidade vai parar. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado, Sra. Marinês. Por favor, Sr. Luiz Antônio Lara e o próximo a falar é o Sr. Tonyson Lima Azevedo.

O SR. LUIZ ANTÔNIO LARA – Sr. Presidente, demais autoridades e público presente. Gostaria de reiterar o que o Jorge falou sobre a comissão.

Essa comissão já existia na gestão da ex-Prefeita Marta Suplicy.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. LUIZ ANTÔNIO LARA – O decreto ao qual se referiu o Sr. Maia é do dia 23 de setembro de 2002, não de 2003. Lamentavelmente, desse decreto o Sr. Secretário só utilizou as penalidades, como as multas de R\$ 3.400,00.

O tema dessa reunião é a constitucionalidade da lei, portanto tenho algumas perguntas. Não adianta divagarmos sobre outros assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Vamos remeter para a Comissão de Mérito.

O SR. LUIZ ANTÔNIO LARA – Sim, mas estamos conversando sobre assuntos que podem ficar para depois, para debatermos com os Srs. Vereadores.

Já que a lei está pronta, a nossa salvação é a aprovação da Lei. Isso nós discutiremos depois. Hoje, estamos discutindo a legalidade. Então, pergunto se esse Decreto foi revogado? Não vi em nenhum lugar a sua revogação.

Outra coisa que me intriga, é que o secretarinho da SOSTESE (?) afirmou que o Município não pode legislar no caso de ônibus intermunicipais. Pergunto: por que está



legislando nessa modalidade de transportes agora?

Por que o Secretário não aproveitou a rótula estabelecida pelo Decreto 42.423?

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado Sr. Luiz, próximo Sr. Tonyson Lima Azevedo, em seguida Sr. José Antonio da Silva.

O SR. TONYSON LIMA AZEVEDO - Boa noite a todos os presentes. Parabenizo pelo trabalho que fez que, realmente, apesar de ter sido alertado de que a Sumaré daria problema, não é Sr. Secretário? Mas estou aqui como usuário, sofrendo junto com os demais. Acho que todos estão chegando atrasados nos seus trabalhos. O Sr. Lara já disse que o Sr. Secretário utilizou o artigo 30, que compete ao Município.

Vou utilizar uma outra conclusão: “Dessa forma podemos concluir que a competência para legislar sobre regras de trânsito e transportes intermunicipal será do Estado-membro, nos termos da Constituição Federal de 1988.” São Paulo é um Estado-membro. Gostaria de lembrar que esta matéria está escrita por Alexandre de Moraes, Promotor de Justiça, Secretário da Associação dos Promotores de São Paulo.

Acredito que o Promotor de Justiça é aquele que traz a Justiça a nós. (Palmas)
Acredito, Sr. Secretário, quando sai daquela reunião dia 15, eu acreditava no senhor como falei que acreditava no Zarattini, quando saí em 2004, quando nos impediram de andar na Avenida 9 de Julho e fomos obrigados a buscar uma rota alternativa, e todos se adequaram.

Secretário, não defendo empresa, defendo o meu emprego, emprego de vários usuários que estão atrás de mim e que juntos formam um grupo de amigos que vêm 100 quilômetros daqui para engrandecer São Paulo. Peço ao senhor, Secretário, que olhe para nós e para todos os presentes, pois cada um tem uma reivindicação; pediria, também ao Vereador Ricardo Teixeira, Presidente da Comissão de Transportes; pediria também ao Deputado Edmir Chedid, Presidente da Comissão de Transportes e Comunicações, na Assembléia Legislativa, que olhasse essa Portaria, esse Projeto de Lei 512, e identificasse se, realmente, não está



havendo um arvoreamento, ultrapassando os direitos do Município sobre o transporte, a ordenação, como o Secretário fala.

Porque entendi, quando foi colocado no “Plano de Melhorias”, 14.933, a Lei de foi votada – sobre Política Municipal de Mudança do Clima -, quando se fala em ordenar circulação, eu digo, você não pode passar aqui, eu o conheço, você passará ali porque ali é o correto. O pinga-pinga, Secretário, concordo com sua opinião, o ônibus virou um taxi grande, nós somos acomodados. Desculpe, dizer a todos, concordo com o Secretário quando nós agimos assim. Mas quero, Secretário, com humildade pedir-lhe que me permita parar dois ou três pontos dentro da zona. É isso que eu quero. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Próximo o Sr. José Antonio da Silva, da Provetur.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Muito obrigado, senhor.

- Manifestação fora do microfone. (Risos) (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Está certo. Sr. Vlademir Lopes de Melo, em seguida a Sra. Carla, da Turismo Rio Negro, peço para a senhora ficar mais próxima. Sr. Vlademir.

O SR. VLADEMIR LOPES DE MELO - Cumprimento todos. Represento as locadoras de vans, que fazem um trabalho diferenciado, ao mesmo tempo defendendo os fretados porque alguns dos meus funcionários usavam, não mais hoje. Tem sido dito que as vans poderão rodar, pedindo autorização antecipada. Não tem saído. Pedi uma terça-feira passada e recebi segunda-feira agora, foi a única que saiu. Ao mesmo tempo, digo que as vans não podem receber a mesma classificação que os ônibus, pois fazem um trabalho diferente. A minha locadora é especializada em transporte de bandas, companhias de balés, artistas de música, casas de espetáculos, teatros e agências de publicidade.

Nós transportamos o artista que chega ao aeroporto e vai ao show, nós



transportamos a publicidade, o cinema, há vários amigos aqui, totalmente diferente, emitimos nota fiscal, recolhemos nossos impostos, regularizados junto ao EMTU, quando nos foi dito que teríamos de ter a licença de fretamento, que seria a única maneira de rodar, nos juntamos e isso fez com que hoje não podemos trabalhar mais.

Aproveito a oportunidade para poder perguntar diretamente ao Sr. Secretário se vai existir alguma modalidade para essas vans de locadoras, que hoje possuem o EMTU e o fretamento? Lembro que ocupam o espaço físico de um automóvel e transportam 15 passageiros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – A próxima é a Sra. Carla, Turismo Rio Negro, em seguida o Sr. Luiz Fernando, Transportes Cinematográfico.

A SRA. CARLA – Boa noite a todos, farei algumas perguntas para o Sr. Secretário. Todos sabem que o transporte público é horrível, o senhor acredita que comportará os usuários dos fretado? As pessoas que utilizam o fretado querem segurança, o transporte público oferece segurança? Outra coisa, as pessoas que trabalham com fretamento, os motoristas, a Prefeitura vai arcar com o salário deles no desemprego? (Palmas)

O senhor declarou que melhorou a fluidez no trânsito, mas quinta-feira fiquei três horas e trinta minutos dentro de um fretado, da Avenida Ricardo Jafet até a minha casa, na Zona Leste. Isso é que é transporte, isso é que é melhor?

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado. Sr. Luiz Fernando, em seguida a Sra. Raí, da Raio de Sol.

O SR. LUIZ FERNANDO – Boa noite a todos os presentes. Hoje represento o transporte cinematográfico audiovisual. Não sei se o senhor sabe, nós trabalhamos nas campanhas políticas, os políticos utilizam as nossas vans locadas, devidamente documentadas com o TA, o CVS. Hoje, faço um trabalho dinâmico, portanto lerei uma declaração da APRO – Associação das Produtoras de São Paulo:



Folha nº	94	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

“Primeiramente, cabe informar que a publicidade tem características que diferem de outros segmentos do audiovisual, muitas vezes para estimular a venda de produtos, os filmes são encomendados de um dia para o outro. Queremos dizer que a nossa atividade difere dos demais segmentos na agilidade.

As produtoras hoje geram 75 mil vagas diretas de emprego e indiretas 40 mil no ano. Essas 40 mil são o transporte. As regras, como foram impostas pela Prefeitura, vão dificultar a produção de obras audiovisuais, tais como filmes publicitários de ficção, documentários e programas de televisão e de outros segmentos, dentro da zona máxima de restrição de fretamento, pois tornam a logística de transporte de equipamento, elenco, equipamento leve de gravações de filme, objeto de produções e figurinos, inviável por meio de veículos de transporte classificados na Portaria.”

Eu queria que o senhor entendesse que estou tendo uma dificuldade muito grande, hoje, meu carro não sai da garagem há 15 dias. Não tenho como trabalhar. Não há como pedir autorização prévia de um trabalho que entra meia hora antes. O meu cliente liga duas horas antes dizendo que entrou um filme para tal empresa, precisamos de tanto de transporte: van, *pickup*, caminhão.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. LUIZ FERNANDO – Não, carga e pessoas. Estou falando de van e pessoas. Falo da logística do meu trabalho. Hoje meu caminhão é liberado para entrar na zona máxima, tenho uma autorização, mas as minhas vans não conseguem. Porque como devo ter um relacionamento com a São Paulo Transportes, não tenho relacionamento com o DSV, simplesmente porque estou engessado, não quero mentir para a São Paulo Transportes alegando que faço um roteiro que, na verdade, não estou fazendo. Meu trabalho é dinâmico, só sei o que vou realizar no momento em que chego ao local.

As vans de São Paulo não estão saindo para fazer audiovisual, meus clientes estão usando carros de passeio próprio. Um carro de passeio, para sair com o que leva uma van de



15 lugares, no mínimo meu cliente usa quatro carros de passeio, com muita dificuldade.

Tenho um documento da APRO e da ABELE – Associação Brasileira das Empresas Locadoras de Equipamentos e Serviços Audiovisuais, questionando o nosso GPS que doravante deveremos usar. Há um artigo, com o título: Pacto de São José da Costa Rica. Os presentes conhecem o assunto? Foi ratificado no Brasil, no artigo 8º, que assim dispõe:

“Artigo 8º - Garantias judiciais – Toda pessoa acusada de um delito tem direito a que se presuma sua inocência, enquanto não for legalmente comprovada sua culpa. Durante o processo, toda pessoa tem direito, em plena igualdade, às seguintes garantias mínimas:

...

g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada; ... “

Então, se eu colocar um GPS vou acusar a minha culpa. Por essa razão eu me nego, só que, com isso, não consigo fazer a vistoria. Essa é a minha pergunta. Não quero mentir, nem burlar a lei, quero obedecer as regras. Só que não foi feito um estudo, porque ninguém sabe que há transporte cinematográfico. Como que fica a Cultura hoje em São Paulo? As vans que levam as pessoas não estão conseguindo trabalhar.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Conclua, por favor.

O SR. LUIZ FERNANDO – Concluindo, que não foi feito estudo, gostaria que fosse feito.

- Final do lado “b” da fita nº 1.

O SR. LUIZ FERNANDO – Na Zona Máxima eu não consigo ir. E outra coisa, quando falam em fretamento, afirmam que não pode “andar” em pé. Se não pode “andar” em pé, por que nos ônibus públicos pode, como uma gaiola? (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado. Próximo é a Sra. Raí, depois é o Sr. Marcos Roberto de Oliveira.

A SRA. RAI – Sr. Presidente, pergunto se no lugar de coração, o senhor tem uma



pedra? (Palmas) Porque tenho três ônibus, 92 e 90, e não consegui cadastrá-los, sendo que estão estacionados na empresa. Várias pessoas presentes possuem ônibus, encontram-se na mesma situação em que me encontro. Há um que tem mais de 30 prestações, o ônibus dele é 93. Gostaria que o senhor fosse à minha garagem para verificar os ônibus. O Sr. Maia foi fazer o cadastramento e não conseguiu. Como que fico? Ficarei com os três ônibus dentro da minha garagem ou vou vencê-los a preço de “banana”, sendo que o senhor deu quatro anos para trocarmos a frota, sendo dois anos a metade e quatro anos a outra metade.

Tenho duas filhas, não tenho marido, quem dará comida para elas em casa? O senhor vai lá, levar comida para elas? (Palmas) Estou, simplesmente, há duas semanas sem dormir, comer e não sei o que é viver. O senhor “anda” de “carrão”, de avião, eu não. Gostaria que o senhor pensasse em nós, pelo menos uma vez, sequer. Os nossos ônibus estão acumulando multas e tiramos a autorização, mas recebemos a resposta após cinco dias. Por que cinco dias? Fazemos serviços eventuais, um dia sim, outro, não. Como que ficamos?

O senhor deveria rever essa situação e pensar um pouco em nós, ou nos dê uma semana, ou duas, para cadastrarmos os ônibus. Tem pai de família que pede a Deus, se Deus existisse, desse um enfarte nele para morrer, porque ele não aguenta mais. Eu, também, não estou mais agüentando. O senhor deveria rever essa lei, deu lei para nós de 20 anos e agora, onde ela está? Os meus ônibus estão na empresa, provo para o senhor que, antes desta Portaria os meus ônibus já estavam lá e eu não consigo cadastrar. (Voz embargada) Por que, senhor Secretário? Sou mãe de família sozinha, não tenho ninguém para levar comida na minha casa. Tiro o “pão” para as minhas filhas dos meus ônibus. Só que hoje não posso, porque sou pequena, se fosse grande conseguiria. (Palmas) Não é verdade Sr. Secretário? Eu gostaria que o senhor revisse tudo isso que estou falando e, no lugar do seu coração, tirasse essa pedra e voltasse o coração a funcionar, porque acho que não passa sangue nas suas veias.

Por esse serviço que estamos fazendo, nossos ônibus vão ficar cheios de multas,



vender para o lixão, porque é isso que o senhor quer, para os grandes tomarem conta, porque eles nos engolirão, já estão engolindo. Só que quem tem lei neste país é o senhor, de colarinho branco, nós pobres não temos. Temos de comer lixo, pegar lixo na rua e comer. É isso que vai acontecer comigo, porque a única coisa que sei fazer e gosto de fazer é trabalhar com público, com ônibus. Só que o senhor não permite.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Conclua, por favor.

A SRA. RAI – Eu gostaria de trabalhar com meus ônibus, mas se não posso cadastrar, como que vou trabalhar? Não tem como. Deixa-me cadastrar os ônibus, pelo amor de Deus. Eu peço pelo amor que o senhor tem por seu filho, se é que tem. Porque parece que não tem família, é só o senhor no mundo, mais ninguém.

Pense em nós, pense neste povo, se o senhor quiser que eu traga pessoas em situação igual ou pior à minha, eu trago.

Tem carnê do ônibus para pagar e não consegue porque não consegue cadastrar esse ônibus na SPTrans. Tenho três ônibus na Lima Barreto e não consegue cadastrá-los, mesmo eles estando lá há muito tempo, porque a portaria foi baixada. Cadê a lei, que não foi nem assinada, que fala de 20 anos, e não posso pôr lá meu ônibus, que é de 92? Provo ao senhor que ele é de 92. O senhor não pôs na lei que seriam 20 anos? Então, cadê a lei? Peço ao senhor que me responda por que não consigo cadastrar o meu ônibus. Não estou pedindo muito, só para trabalhar, pelo amor de Deus! E não somente eu, mas todos nós aqui. Obrigada.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Ficou clara a sua preocupação. Depois, ao final, o Secretário, o Líder de Governo, todos irão falar. Tem a palavra o Sr. Marcos Alberto de Oliveira. Depois, Sra. Paula, da W.L. Transportes.

O SR. MARCOS ALBERTO DE OLIVEIRA – Boa noite a todos. Estou representando as pequenas e micro empresas de locadoras que prestam serviço de turismo para a Grande São Paulo.



Dividirei em tópicos o que vou dizer. Primeiramente, o que gostaríamos que acontecesse dentro dessa portaria ou do projeto de lei que está para ser votado. Gostaríamos que houvesse uma distinção, em primeiro lugar, entre as empresas de fretamento “pinga-pinga” e as empresas de turismo. A princípio, a medida nos pegou de calça curta, porque não existe nenhuma regulamentação em relação ao turismo, hoje, na cidade de São Paulo, que teve paralisados quase todos seus eventos, sejam grandes eventos ou reuniões em hotéis que se utilizem do transporte de *vans*. Gostaríamos que o serviço de turismo, portanto, tivesse um tratamento diferenciado em relação ao serviço de fretamento em geral.

Em segundo lugar, gostaríamos que fosse autorizada a circulação dos carros – no caso do turismo – por toda a Zona de Restrição, ou melhor, por toda a Grande São Paulo. Cito dois exemplos de como isso funciona em relação ao nosso serviço. Primeiro, um cliente que, chegando ao aeroporto de São Paulo e, tendo uma conexão mais tarde, quer fazer um *city tour* em São Paulo. Ele vai ligar para nós ou para qualquer outra empresa e pedir tal serviço. No entanto, eu não consigo, na hora, trazer essa pessoa a São Paulo. Eu não consigo trazer o desenvolvimento, a riqueza para São Paulo. Essa pessoa não irá conhecer nada, não irá a nenhum restaurante, não vai gastar nada em São Paulo, porque não posso entrar. É dito que as autorizações estão sendo pedidas, mas elas estão travadas. Se você vai ao DTP e pergunta se pode rodar, vai ouvir: “Lógico que você pode, você tem o direito de ir e vir”. Se as multas vão chegar, isso já é outra questão. Hoje, pedimos autorizações, mas não sabemos se elas serão deferidas ou indeferidas. Outra coisa: é inviável para nós fazermos um *transfer* do Aeroporto de Guarulhos a qualquer ponto de São Paulo, ou a qualquer lugar, e depois ter de juntar nota fiscal, contrato e ficar, todo dia ou duas vezes por semana indo à SPTrans porque lá há um representante do DSV para protocolar aquele contrato para que as multas não cheguem, porque os sistemas de SPTrans e DSV não estão interligados. Isso é uma falha muito grande, tudo foi feito de modo improvisado.

Terceiro tópico. Gostaria que fosse determinada a não obrigatoriedade das listas de



Folha nº	08	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

passageiros. Não sei por que é necessário na Grande São Paulo relacionar nome de passageiro e seu RG. As pessoas não vão ser abordadas por policiais para que se verifique se há antecedentes ou não.

Gostaria que fosse permitido estacionamento dentro das normas de trânsito nacionais. Pede-se para que se pare numa empresa ou num hotel dentro da baía. A maioria dos locais não têm altura mínima para uma *van* parar, ou não têm uma baía que comporte uma *van* ou um microônibus de serviço eventual. Então, não há jeito: temos de parar na rua ou no recuo. É dito que empresa tem de conceder estacionamento para que o carro pare dentro dela. Isso tem de ser pensado, porque, senão, todo hotel teria de quebrar sua fachada e montar um estacionamento na sua frente.

Outra coisa. A Fórmula 1 é o maior evento que temos em São Paulo. Em 2014, teremos a Copa do Mundo e o Salão do Automóvel, que é bienal. Os eventos que irão acontecer, dependem do nosso serviço, serviço que, duas semanas antes da Fórmula 1, já se inicia com a preparação técnica; e no dia, a maioria das pessoas que se encontram no Autódromo vão para lá utilizando o transporte de massa – ônibus, *vans*, microônibus, o serviço eventual.

Resumindo, queremos que o turismo seja pensado porque ele está engessado na cidade de São Paulo. Nesses últimos 15 dias, não tem sido feito nenhum evento, não tem sido organizada nenhuma reunião e não é organizado nenhum passeio ou qualquer tipo de *show* dentro da Grande São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Sr. Marcos, o senhor tiver essas propostas por escrito, a Mesa as remeterá ao Presidente da Comissão.

O SR. MARCOS – Ok. Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Tem a palavra a Sra. Paula, da W.L. Transportes. Em seguida, o Sr. Luiz, da Eldorado Transportadora.

A SRA. PAULA – Boa noite a todos. Agradeço todos os que usaram da palavra até



agora. Faço minhas as palavras de todos vocês. Pergunto ao nosso Secretário se algum dia ele pensou que temos, dentro de ônibus fretados, deficientes físicos. Só para vocês terem ideia, eu pego ônibus na Avenida Dr. Arnaldo. Cada dia, eu tenho de correr no meio da rua para pegar o fretado porque o meu ônibus tem de parar na ponta. Quando eu o vejo chegando e há vários outros ônibus na frente, saio correndo, vou até a ponta e pego o ônibus. E isso não se aplica só a mim, mas a 20 pessoas que pegam o fretado junto comigo. Ficamos correndo em cima do viaduto para pegar o fretado. Imaginem a minha situação, fazendo isso junto com um deficiente físico. Em algum momento, vocês pensaram nisso? Temos os Vereadores para ajudar a gente. Quando damos nosso voto a vocês, estamos fazendo das nossas palavras a palavra de vocês. Precisamos de vocês.

Quando nosso Secretário fala em relação à estatística de trânsito na Cidade, provavelmente essa estatística diz respeito à Zona Máxima de Restrição. Porque antes eu demorava uma hora para chegar, do trabalho, à minha casa; hoje eu demoro duas horas e meia.

Pergunto ao Secretário: se vivemos hoje num país democrático, isso é democracia?

Obrigada a todos. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Tem a palavra o Sr. Luiz, da Eldorado Transportadora. Em seguida, o Sr. Mário Sérgio Alves, da J.W.A. Transportes.

O SR. LUIZ – Boa noite a todos. Quero fazer uma pergunta ao Sr. Secretário. Trouxe alguns dados e um número de protocolo. Esse protocolo é do pessoal que entre neste sistema. Não sei se os nobres Vereadores conhecem, mas esse é o procedimento, isso aparece na telinha do computador. Por esses dados que eu trago, é possível verificar que só duas pessoas conseguiram autorização para circular dentro da Zona de Máxima Restrição de Circulação, dentre 4 mil, 200 e poucas. Parece que não é nada inteligente eu pegar o meu veículo - que está cadastrado, não sou clandestino - e adentrar onde eu não posso, porque sou multado pelo funcionário do CET. E não é só uma multa, mas são várias: onde há um



marronzinho, o senhor sabe disso, somos multados. Isso é ilógico. Depois, vou recorrer dessas multas. Pergunto ao senhor, Secretário: como fica a pontuação do meu motorista? Ele é meu funcionário, fui eu que determinei que ele fosse lá. Para quem o senhor sugere que eu coloque essas pontuações? Não há como.

A verdade é só uma: São Paulo está um caos. A sua administração é medonha. (Aplausos) Não querendo desrespeitar a sua autoridade, mas fui à SPTrans – somos quatro sócios – e pagou 98 reais para cadastrar o meu CIC. O dono da empresa teve de ir lá cadastrar seu CIC. Agora, já mudou: eu faço esse trabalho com o CNPJ da minha empresa. Esses 98 reais que eu paguei vão para quem? Vão me devolver, assim como aos muitos que pagaram? Ou seja: ou senhor está errando, o contribuinte está pagando a conta. Qual seria a lógica da coisa? Se hoje eu entro na Zona de Restrição e tomo uma multa, não vou mais. O meu funcionário que esteve lá vai me perguntar: “A quem eu atribuo essa pontuação que foi para a minha carteira?”. Secretário, o senhor fez algo que não condiz. Isso é absurdo. O senhor investiu em pessoal para nos autuar, para nos dar multas, mas dentro do DTP a coisa leva cinco dias para sair.

Secretário, trazemos os papéis porque infelizmente o senhor fala bonito. Quando o senhor estava ali falando, o senhor estava ganhando tempo. O pessoal ficou bravo porque viemos aqui para falar. Tudo o que o senhor iria falar, a gente já sabe, de cor, por isso é que estamos todos aqui. (Aplausos) Senão, não estaríamos.

Então, como o nobre Vereador Ítalo falou que nós temos pouco tempo, o senhor, com sua estratégia, pensa que vai enrolar esse povo o quanto der, porque aí o povo vai falar menos e o senhor vai falar mais. Agora, se o senhor insistir nisso, o senhor vai causar desemprego.

Faço outra pergunta para o senhor. O protocolo da autorização está aqui, e foi indeferida, ou seja, a pessoa vai ter de pagar multa. Está escrito para indicar local de estacionamento. Se o senhor não nos apresentou nenhuma proposta que diz que teremos o



direito de estacionar em tal lugar, em tal estacionamento, como vou deixar meu carro no estacionamento? O senhor estacionou seu carro num estacionamento; agora, eu não tive onde estacionar. O senhor não apresentou nenhuma proposta. Está escrito também para não trafegar na Avenida 23 de Maio. Meu amigo, se eu estou pedindo autorização é exatamente para isso.

- Manifestações na galeria.

O SR. LUIZ – Sr. Secretário, isso é um absurdo. Não entendo isso, porque, foi pedida autorização para trafegar na 23 de Maio e para isso ela serve. No entanto, está escrito isso na autorização. O senhor e os Srs. Vereadores têm acesso a esse documento e podem ver o que está escrito nele.

Tenho uma empresa familiar onde trabalham minha esposa e minha filha, mas há empresas aqui que empregam 10 pessoas da mesma família. Isso que o senhor está fazendo vai desempregar todos nós. Aliás, já deixou alguns desempregados, porque desde o dia 28 que eu não trabalho.

Outra coisa. O passageiro que eu levo até a estação Imigrantes desce do meu ônibus e segue ou de metrô ou pega um outro ônibus. Por acaso o outro ônibus não polui também? Ele não tem pneus e não pára nos pontos? Ele faz o mesmo trajeto que nós. Até concordo que o senhor tenha de cuidar de São Paulo, porém, o senhor está privilegiando esse outro ônibus. E como nós ficamos? E os nossos direitos? Estamos trabalhando, e o senhor não sabe o que está fazendo, o senhor está fazendo de São Paulo um caos. Como fica o ramo de hotelaria e de gastronomia em São Paulo? Todo esse pessoal também está sendo prejudicado. O senhor só está se voltando para os fretados e está se esquecendo de que existe um conjunto muito maior que está sendo restringido.

O senhor disse que não há trânsito, mas há trânsito, sim. Como o senhor comanda o CET, o senhor o articula do jeito que o senhor quer. Só o senhor que não vê o trânsito, talvez porque o senhor ande de helicóptero, mas nós vemos.



Folha nº	103	do
Processo nº	512109	
Assinatura	Eduardo Vasconcelos Oliveira	
Reg. 10.835	703	

Para finalizar, penso que essa Portaria tem de ser revogada totalmente e os Vereadores têm de analisar o que é melhor para São Paulo, o que menos prejudicará todo mundo. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Tem a palavra o Sr. Mário Sérgio Alves.

O SR. MÁRIO SÉRGIO ALVES – Boa noite. Represento uma empresa do ramo de turismo que existe há 33 anos e que emprega mais 50 pessoas. Hoje estamos vendo coisas não vistas nem em governos militares. Se o assunto é constitucionalidade, acredito que uma lei municipal não pode se sobrepor a uma lei federal ou estadual, sendo que nem a Artesp – Agência de Transportes do Estado de São Paulo –, a ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre –, e a EMTU exigem autorização; elas simplesmente liberam uma permissão para que possamos circular com os ônibus. A SPTrans está querendo ser mais poderosa do que o próprio governo estadual e federal.

No regulamento do transporte intermunicipal, comunica-se, fazemos uma comunicação de que estamos fazendo um determinado trajeto sem ser autorizado, ou seja, não precisa ser autorizado para começar a circular. Além disso, não somos clandestinos, somos cadastrados tanto na SPTrans, quando houve uma regulamentação anterior, como na EMTU, na Artesp e na ANTT. No entanto, hoje me sinto clandestino porque a minha empresa não vê possibilidade de essa nova regra que foi criada viabilizar o tipo de serviço que prestamos: turismo cultural e educativo.

Do jeito que está imposta essa Portaria, não teremos como circular em São Paulo com autorização prévia, sendo que prestamos serviço para a própria Prefeitura, que é a primeira a não nos comunicar dessa medida previamente; cancelaram os passeios. Por exemplo, nas férias, trabalhamos com 200 veículos sem autorização, porque precisamos aguardar que a Prefeitura alterasse o agendamento em função da gripe, porque os passeios eram feitos em lugares fechados e tiveram de mudar para lugares abertos. Houve mais de 20 cancelamentos de passeios na última semana em função da gripe. Se a própria Prefeitura não



segue as regras, como cumprimos o que a Portaria determina?

Não se pode baixar uma Portaria para regulamentar tudo sem antes escutar os segmentos e as pessoas que estão sendo prejudicadas. Não somos apenas nós que estamos sendo prejudicados, os teatros, os restaurantes e os hotéis também estão sendo prejudicados, porque não há lugar para estacionar. Querem que digamos onde vamos estacionar, sendo que a Prefeitura sequer tomou a providência de fazer esses locais.

Então, penso que antes de fazer uma Portaria é preciso estudar, juntar uma equipe técnica e as empresas e discutir. Não é simplesmente usar a caneta sem pensar e empurrar goela abaixo. Espero que vocês comecem a escutar um pouco mais a população. Obrigado.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Passo a presidência ao nobre Vereador Gabriel Chalita.

- Assume a presidência o Sr. Gabriel Chalita.

O SR. PRESIDENTE (Gabriel Chalita) – Tem a palavra o Sr. Carlos Evandro de Carvalho.

O SR. CARLOS EVANDRO DE CARVALHO – Boa noite a todos. Na realidade, só venho reiterar o que todos os colegas estão falando, já que o Secretário está dando provas de que é extremamente insensível. Estamos sendo penalizados pelo militarismo dos fiscais da SPTrans, do DSV e da CET, que estão nas ruas com a missão de multar e autuar. Por exemplo, se um ônibus, um microônibus ou uma *van* estiver estacionado em frente ao Teatro Abril, no momento em que o público assiste à peça, chega a fiscalização da SPTrans e nos aborda em qualquer lugar e diz que o veículo está retido. Eles apreendem o veículo mesmo, e depois o motorista precisa se explicar aos passageiros, pagar táxi a eles ou, dependendo de onde fica a empresa, pedir para mandarem um outro veículo para socorrer aquele que estava em serviço. Isso ocorre por puro capricho, porque em muitas situações o veículo está legalizado, a empresa está legalizada. Mesmo assim eles nos dão um dia de canseira, e o



motorista tem de ir atrás da documentação para liberar o veículo.

Em São Paulo não há local para estacionar. Depois de 27 de julho, então, a fiscalização é militar. É uma falta de respeito. E em São Paulo ainda não há caos, porque, graças à gripe suína as aulas foram adiadas para o dia 17. Se as aulas já tivessem iniciado, São Paulo já tinha parado, porque não há condição. Imaginem todos os transportadores escolares nas ruas, as mães com carros nas ruas, todo mundo tendo de viver o dia a dia. Férias são férias, mas quando chega o período letivo o trânsito é outro. Na sexta-feira foi batido o recorde de congestionamento: 200 quilômetros, se não me engano, e estamos no período de férias. Em julho de 2008 o rodízio foi liberado. Este ano está havendo a restrição de rodízio e na sexta-feira houve 200 quilômetros de lentidão.

É o que os colegas falaram: infelizmente o Secretário tem umas 50 funções, é chefe disso, é diretor daquilo; resumindo, ele manipula todo mundo. Vivemos numa democracia e eu, como empresário de ônibus, só devo mexer com ônibus e não com outro veículo como avião, por exemplo. Ou eu faço uma coisa bem feita ou faço outra. Por isso que o Secretário está trocando os pés pelas mãos.

- Manifestações na galeria.

O SR. CARLOS EVANDRO DE CARVALHO – Dependemos muito dos Vereadores e por isso peço a eles que tenham a sensibilidade que o Secretário demonstrou não ter. Nem sei se ele tem família grande, mas parece que ele é sozinho na vida.

Tenho uma empresa de ônibus e tenho comprometimento com os bancos. Desde o dia 27 de julho os clientes estão me ligando para fazer serviços, mas eu lhes digo que em certos lugares não posso circular. Meus ônibus são bons, mas estão parados na garagem. Meus motoristas me perguntam quem vai assumir as multas. Então, na realidade, precisamos ter alguém do ramo. O Secretário é muito boa pessoa, mas não é do ramo. Não adianta.

- Manifestações na galeria.

O SR. CARLOS EVANDRO DE CARVALHO – É como um médico que não é



Folha nº	106	do
Processo nº	1592/09	
Eduardo Vescovo	José Carlos Oliveira	
Reg. 10.835	106	

médico. É a mesma coisa.

Há ônibus meus cuja prestação é de 10 mil reais. Se eu não puder trabalhar com esse ônibus, como vou pagar uma prestação dessas? Então, se não houver um basta nessa loucura que o Secretário aprontou, São Paulo vai desencadear uma crise gigante.

Estamos pedindo de coração aberto, porque do jeito que está, desde o dia 27, não pode continuar. Há empresários que até enfartaram.

Tudo que o Secretário pensa ele fala; inclusive falou que o nosso serviço serve para lavagem de dinheiro. Então, também temos direito de falar, porque estamos numa democracia. Uma empresa de ônibus, de microônibus ou vans emprega muitas pessoas, desde a pessoa que atende ao telefone até a que lava, abastece e conduz o veículo. Fora o fato de São Paulo ter 80 mil eventos por ano. Por exemplo, estamos à véspera de uma Fórmula 1 e não podemos trabalhar. Está uma insegurança tremenda, até porque, por essa Portaria baixada pela Prefeitura, temos de fazer uma solicitação de serviço, dentre outras exigências, e temos de desembolsar dinheiro em todas as etapas do processo, que são cinco.

Então, eu peço, por favor, para colaborarem conosco. Obrigado.

- Reassume a presidência o Sr. Ítalo Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Tem a palavra o Sr. José Carlos Alves, empresário de turismo.

O SR. JOSE CARLOS ALVES – Boa noite aos componentes da mesa e a todos os presentes. Aqui falamos de lei e esse senhor que está aí, ele diz que segue as leis. Temos no Plano Diretor Estratégico, no item ações estratégicas no campo de esportes, lazer e recreação, elaborar, propor legislação e incentivo das atividades de transporte, lazer incluindo a possibilidade de estacionamento aos seus parceiros. Aqui todos são parceiros da Prefeitura do Município de São Paulo. Aqui ninguém é inimigo da Prefeitura do Município de São Paulo, todos recolhem impostos, todos participam de maneira grandiosa para essa cidade. A nossa empresa tem 33 anos, trabalha para o Governo do Estado, para a Prefeitura do Município de



São Paulo, realizamos eventos para a própria Prefeitura, Secretaria de Esporte e Lazer em um dia, 120 ônibus. Quero saber onde vou colocar. Porque o evento, muitas vezes é de uma hora vou voltar para minha garagem, que estou no extremo da zona Sul, levar uma hora, vou deixar o passageiro esperando. É muito simples estar olhando somente o caos do trânsito. Só que ele está deixando, o turismo, os eventos, tudo de lado. Só vamos nos preocupar com o trânsito.

Segundo item, no mesmo Plano Diretor, ele coloca aqui circulação viária dos transportes. Priorizar o transporte coletivo, em detrimento do transporte individual. Tirar os carros da rua. Deixem os ônibus rodar. (Palmas) Está na lei. São diretrizes da circulação também viária. A priorização do transporte coletivo sob o transporte individual e ordenação viária do sistema. Isso está totalmente fora. Como já disse, todos os eventos da Prefeitura são centros expandidos. Até vou conseguir autorização, só que eu dependo de outros parceiros. Faço, muitas vezes 80 serviços escolares levando para teatro, museus, para todos os passeios de São Paulo, agora quero saber como pego 50 crianças para levar no Masp, na Av. Paulista, eu vou descer com elas a pé, onde? Vou no espaço Unibanco, na Av. Paulista com 50 crianças de 7 anos, desço elas onde? O serviço é da Prefeitura do Município de São Paulo. Faço “ns” passeios, todos nessa área de restrição, como fica? Como meu irmão falou, autorização, cinco dias, não existe. Andamos por todo o Brasil, podemos tirar com 5 minutos, qualquer autorização, não, uma comunicação. Agora aqui em São Paulo para poder ir ao teatro precisamos fazer lista de passageiro de 150 ônibus, às vezes.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Italo Cardoso) – Tem a palavra a Sra. Julia.

A SRA. JULIA – Boa noite a todos. Não estou pedindo nada diferente do que todos que estão aqui. Também sou proprietária de uma empresa pequena. Estou tendo as mesmas dificuldades como todos. Nosso Secretário, com essa portaria, não só acabou com nosso trabalho, está contribuindo para que entregamos nossos carros e além de tudo perder nossos nomes. Não vamos conseguir iniciar mais nada. Temos vários problemas. Não estamos



conseguido, realmente, as autorizações. Os hotéis não vão para a periferia, continuamos ter de bem abarca no Caesar Paulista, que fica na Av. Paulista, ele não vai mudar de lugar. Temos hotéis na Berrini; Churrascaria Fogo de Chão é na 23 de maio, ela não vai mudar de lugar. Essa Semana um grupo de chinês que estavam visitando São Paulo, pedir para levarmos no Hotel Soft Hotel, para a Churrascaria Fogo de Chão, eu simplesmente, não pude fazer, porque como eu ia sair do Soft Hotel, praticamente margeando a 23 de maio, chegar ao Fogo de Chão que é na Moreira Guimarães, que é uma reta, pela Marginal. Nós íamos ser linchados. Então não tem cabimento um percurso de 20 minutos se torna em uma hora, em horário que ninguém janta, às 10 horas da noite. Janta, realmente, a sete horas da noite. Estamos pedindo só isso. Queremos trabalhar. É só isso. A possibilidade de pegar nossa turista nos locais onde eles estão hospedados. Visitar os locais, realmente são pontos turísticos. O parque do Ibirapuera é no Ibirapuera. Infelizmente ele não é no Grajaú.

-Manifestações no recinto.

A SRA JULIA – Todos nós estamos no mesmo barco. Temos de mostrar que somos empresários que queremos só trabalhar. Temos de ter uma posição de respeito. Temos de mostrar que não vamos fazer quebra-quebra, não vamos furar pneu. Só queremos trabalhar. Queremos pedir para os senhores vereadores olharem para nós. Votamos nos senhores. Acreditamos nos senhores e chegamos a conclusão de que alguém vai olhar por nós. Porque hoje estamos nos sentido órfãos. Não temos a quem recorrer. Coloca uma portaria, engolimos goela abaixo, mas temos os senhores. Sabemos que a maioria hoje é da Prefeitura. Fomos obrigados a aprender alguma coisa agora, mas acho que se o senhores entenderem nossa situação. Se vocês simpatizarem pela causa. Só queremos trabalhar. Era que tinha a dizer. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Italo Cardoso) – Tem a palavra o Sr Denílson, da Primotor.

O SR. DENILSON – Boa noite a todos. Primeiro quero falar que pertenço a parte de fretado. A nossa empresa tem uma média de 30 ônibus e tem algumas linhas para São Paulo.

O que acontece? No primeiro dia, dia 27, quando deixamos os passageiros na Ponte da Cidade Jardim, tinha um canteiro, Sr. Secretário – não quero criticar o senhor, só vou falar o que está acontecendo – que cabia umas 30 pessoas. O pessoal foi descendo. Ai o que acontece? Quando você vem da Cidade Jardim, ali é trânsito rápido, então tinha uma faixa de pedestre mais não tem farol, então imagine: desce do ônibus 30 pessoas, 20 pessoas...Vai atravessar a rua, não tem semáforo. É um perigo. E as pessoas com salto e tudo. Garoando, aquele tempo horrível. As pessoas passando.

E agora, onde vamos pegar o ônibus? Cadê as linhas de ônibus? Não tem Metrô.

A imprensa falou que os passageiros estavam invadindo a Marginal. Não era isso. Não havia espaço. Como podem caber mil pessoas num espaço para, no máximo, 30?

Passada uma semana, a Prefeitura colocou uma cobertura para 30 pessoas e aumentou o canteiro. Não cabe. Colocaram 600 pessoas para nos fiscalizar, porque não fiscalizar a cidade? Se o motorista não foi correto nos pontos de parada, multem-no. A SPTrans nos para constantemente, ela trabalha perfeitamente na fiscalização.

Então, deem condições para as pessoas trabalharem. O Sr. Secretário nos pediu, ano passado, para fazermos um cadastro. O Sr. Secretário sabe de onde sai os meus ônibus, Taboão da Serra, Osasco.

A Avenida Brigadeiro Faria Lima, de manhã, não tem trânsito.

Não entendo porque isso. Façam três pontos de ônibus na Avenida Brigadeiro Faria Lima; na Avenida Juscelino Kubitschek; mais dois ou três pontos na Avenida Paulista. O passageiro irá respeitar. Tem de se tentar fazer isso.

Os ônibus estão vindo com dez passageiros, isso não paga nem o óleo diesel.

Pensem bem, os senhores fizeram a lei e depois que virou aquela bagunça fizeram um canteiro para caberem mais 40 pessoas.

As vans que pegam um passageiro e que depois querem mudar o trajeto, não podem. Todos estão na mesma luta, desesperados.



Peço que os senhores revejam. Estou aqui na luta em prol do passageiro. A região do Itaim é horrível, não tem espaço. Não há linha de ônibus ali. Como o passageiro vai atravessar a Marginal?

Agradeço a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado.

Tem a palavra o senhor Adelino, da Zelitur.

O SR. ADELINO – Boa noite.

Venho falar sobre uma confusão que está sendo feita entre o ônibus fretado contínuo e o ônibus fretado eventual.

Não sei se o Sr. Secretário sabe, acredito que sim, que há diferenças. Nós, fretados eventuais, não fazemos o famoso pinga-pinga como o senhor diz, pegamos alunos de uma escola e levamos a um evento, pegamos as pessoas num hotel e levamos a um determinado local.

Não atrapalhamos o trânsito, não paramos no meio da avenida e, da mesma forma, fomos impedidos de trabalhar. Fomos, simplesmente, colocados na mesma situação dos ônibus fretados que os senhores tanto falam. Todos falam fretados, fretados, fretados.

Ninguém é contra a coordenação do trânsito. Existem erros feitos por motoristas de ônibus fretados contínuos como também por ônibus fretados eventuais, e também pelos ônibus urbanos que param em fila dupla e ninguém fala nada.

O senhor fala em fazer uma autorização especial. Entramos no *site*, fazemos a programação, fazemos tudo, mas demora um tempo imenso para se obter a resposta.

A questão de termos de ir ao DSV para justificar é errada. Por que isso não foi feito antes de a lei entrar em vigor? Foi tudo feito, como dizemos popularmente, “nas coxas”? Acho que sim.

Temos de ter, primeiro, o princípio do cidadão poder trafegar na sua própria cidade e, hoje, não estamos tendo. Não estamos tendo a oportunidade de levar as pessoas que vêm



Folha nº	111	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg.	10.835	

de fora para conhecer a cidade. Por que? Por um capricho? Por uma lei mal pensada? Ou será, como o senhor mesmo disse, o pinga-pinga do fretado prejudica o transporte público.

Será que existe alguém que está fazendo com que o senhor tome todas essas atitudes? Eu não sei, não posso julgar a pessoa nem o senhor Secretário. Respondo, simplesmente, pela falta de trabalho que temos hoje.

As minhas mãos estão sujas de graxa, mas a minha mente, a minha cara está limpa. As suas mãos devem estar limpas, mas e a sua consciência?

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Ouvimos um total de 30 inscritos. Entendemos que essas falas representam o pensamento de todos os seguimentos presentes.

Quero antecipar que não tomaremos nenhuma medida conclusiva, fizemos uma oitiva. Na quarta-feira, às 14h, na Câmara Municipal de São Paulo, estão todos convidados, será feita a leitura do relatório. Não é uma sessão aberta, porque é uma sessão interna da bancada.

Gostaria de agradecer os Vereadores da bancada do PT que, na fala do Vereador João Antônio, estarão representados. Vereadores: Donato, Chico Macena, Senival Moura, Ítalo Cardoso, Alfredinho e Vereadora Juliana Cardoso.

Tem a palavra o nobre Vereador João Antônio.

O SR. JOÃO ANTÔNIO – Meus amigos da bancada do PT, quero agradecer, mais uma vez, a confiança e agradecer a presença de todos neste debate democrático, pois é assim que vamos construir algo consistente para a cidade de São Paulo. Entendo cada uma das preocupações expostas neste debate.

Gostaria de dizer que o Poder Executivo cumpriu o seu papel editando a portaria que vocês e nós discordamos e enviou o projeto de lei à Câmara Municipal de São Paulo. Agora, cabe aos Vereadores discutirem o assunto e faremos da melhor maneira possível.

Gostaria de registrar que, realmente, tivemos um posicionamento diferenciado do



secretário no que diz respeito à emissão da secretaria. A bancada do PT, pelo nobre Vereador Donato, protocolou um PDL para anular a portaria emitida pelo senhor secretário porque temos um entendimento diferente a respeito do assunto.

O projeto de decreto legislativo anula a portaria desde que tenha ilegalidade ou inconstitucionalidade.

Entendemos que essa medida tem uma repercussão geral na cidade e acreditamos que a portaria deve referir-se à assuntos internos da secretaria e, como a medida tem repercussão geral na cidade, o instrumento jurídico adequado deveria ser um decreto do Prefeito que é o chefe máximo da cidade.

Por conta desse entendimento jurídico, a bancada do Partido dos Trabalhadores protocolou um PDL dizendo, com todo o respeito, que o instrumento jurídico correto seria um decreto do Prefeito, já que a medida tem uma repercussão geral na cidade.

Estamos fazendo um apelo aos Vereadores para aprovarem o PDL.

A segunda questão que gostaria de abordar diz respeito ao mérito do projeto. A bancada do PT entende que o projeto vai à contra-mão do que deveria ser feito na cidade de São Paulo.

Os ônibus fretados atendem a uma demanda da sociedade que pode pagar um pouco mais por um conforto. Essa é a realidade.

Tivemos, no passado, na cidade de São Paulo os ônibus executivos que atendiam ao mesmo público. A Prefeita Luiza Erundina, do meu partido na época, por razões ideológicas acabou com os ônibus executivos dizendo que a modalidade do transporte público deveria ser para todos.

Objetivamente, temos um público que exige esse tipo de transporte. Duvido que esse público vá usar o transporte de massa com a qualidade que tem hoje. Essas pessoas vão usar o carro. Essa é uma lógica óbvia.

Entendemos que do jeito que estava era uma insegurança jurídica para todos, para



os que operam, para os que usam e para o Poder Público. Queremos que haja uma norma clara e objetiva, e que proporcione que todos saibam exatamente os limites.

Estou aprendendo muito a ouvi-los. Já ouvi algumas comissões e hoje percebi que a portaria afeta uma diversidade de transporte muito grande na cidade de São Paulo. É uma matéria complexa.

Vamos procurar ouvir a todos na Câmara Municipal de São Paulo, os Vereadores, as modalidades de transporte, as comissões, o Poder Executivo. Queremos que a cidade de São Paulo tenha um transporte decente em todas as suas modalidades e que, no futuro, possamos ter muito mais pessoas usando o transporte coletivo em todas as modalidades em detrimento ao transporte individual.

Essa é a lógica que vamos atuar na Câmara Municipal de São Paulo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado, nobre Vereador João Antônio.

Tem a palavra o nobre Vereador Jamil Murad, do PC do B.

O SR. JAMIL MURAD – Gostaria de cumprimentar todos os presentes.

No aglomerado humano em que vivemos de 11 milhões de pessoas e mais um milhão que entra na cidade para trabalhar temos problemas crônicos. O transporte é um deles.

Chegamos a uma fase de que não podemos mais “empurrar com a barriga”, precisamos de soluções. Estamos observando que existem problemas e atitudes que não levam a soluções.

Emprega-se dinheiro para ampliar uma pista ou outra da Marginal Tiete ao invés de investir no Metrô e nos trens, permitem o mototáxi, proíbem os ônibus fretados. A população de São Paulo produz muita riqueza, trabalha, possui serviços de qualidade na área da saúde, e precisa de respeito. A população precisa de pessoas competentes para tratar de problemas que surgem, como esse do transporte.

Não pode haver política de punição, de eliminação de um setor de atividade.

Temos um seminário, dia 17, para tratar sobre o transporte e trânsito em São



Paulo. Não preciso de elogios, quero cumprir a minha função.

As pessoas estão desorientadas, já começou a reação, há paralisação de avenida.

Precisamos ter bom-senso, Sr. Secretário.

Acredito que a portaria precise ser retirada. Não é ofensa a V.Exa., é medida de bom-senso. Não podemos tratar esse assunto desta forma.

Temos de regulamentar para garantir o funcionamento do fretado, não para eliminá-lo. (Palmas) Amigos, vocês estão prestando um serviço para a sociedade, ajuda a tirar carro da rua, agora, estamos numa política aqui que chuta para todo lado. Uma hora há oferta de compra de carros a 90 prestações, baixam os juros, eliminam o IPI, incentivam a pessoa a comprar o carro, para, em seguida proibirem, de circular. Onde nós vamos parar?

- Manifestação na galeria.

O SR. JAMIL MURAD – São Paulo não resolve se é Metrô, Trem Metropolitano e ônibus, o carro é complemento. A política pública deve ser essa, Sr. Secretário, não é porque o senhor é promotor que não pode ser Secretário de Transporte, mas o que está acontecendo é falta de bom senso, não por ser promotor. O promotor tem alta qualificação, agora, precisa ter bom senso para ser Secretário de Transportes de São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) - Obrigado, Vereador Jamil Murad.

- Manifestação na galeria.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Por favor. Tem a palavra o Vereador Abou Anni.

O SR. ABOU ANNI – Obrigado, Sr. Presidente, cumprimento a todos presentes, quero dizer aos senhores que compareci a esta audiência pública, pois milito na área de transportes, sou oriundo do DETRAN, do setor de Educação de Trânsito e fui eleito por esta categoria do transporte, pelo pessoal do coletivo, escolar, autoescola, sou professor na área. Ministro cursos para o pessoal do transporte coletivo, acho que há vários alunos meus



Folha nº	115	do
Processo nº	123009	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

presentes, possivelmente.

Vim para ouvi-los, porque ler o Projeto de Lei é uma atitude fria, precisamos conhecer a posição, o problema pessoal que foi exposto por cada um. Fiz questão de fazer várias anotações. Não sei se todos os presentes já tiveram acesso ao Projeto de Lei. É importante que os senhores leiam, porque vai contemplar algumas dúvidas que surgiram. Percebi que algumas posições, que os senhores colocaram como dificuldades, estão previstas no Projeto de Lei. Tomarei o cuidado de avaliar com muita segurança, porque jamais acompanharei um projeto de lei que venha a prejudicar a minha categoria. Jamais, por nada voto em um projeto que prejudique a minha categoria.

Conforme se posicionaram os empresários, usuários e condutores, fui anotando as reivindicações. “Os veículos serão obrigados a parar nos pontos destinados pela zona máxima de restrição, ou eu posso delimitar outro ponto?” “Por que o fretado não consegue chegar no local de destino?” Pergunto: como você não consegue se é possível o cadastro?

- Final do lado “b” da fita nº 2.

“Qual será o tempo para sair o TA ou CVS?” Vocês estão reclamando que demora um tempo. “Problemas com as vans referentes ao transporte não rotineiro.” A Lei contempla, temos que avaliar tudo isso. “Por que não se consegue cadastrar veículos de 92?” Uma senhora, emocionada, inclusive emocionou a todos nós, temos de saber o que acontece. “Enquanto não sai autorização o condutor é autuado.” Isso não pode ocorrer.

Não posso votar um projeto se a administração pública, o Secretário de Transportes, o Líder do Governo, o Sr. Prefeito Gilberto Kassab me garantirem que eu não vá prejudicar o transporte de fretamento.

A questão das multas do RESAM, não sei se todos ouviram falar, embora não seja pauta da nossa reunião, ressalto que essas multas arrecadaram 63 milhões de reais no ano passado, dos motoristas do transporte coletivo urbano. A mesma infração, prevista e tipificada no CTB, também está prevista no RESAM. Isso não pode acontecer. É preciso tomar cuidado



Folha nº	116	do
Processo nº	Eduardo Vasconcelos Oliveira	
Reg. 10.835	116	

para que esta situação não venha prejudicar o fretamento. Sei que nada tem uma coisa com a outra, mas já encaminhei ofício ao Sr. Secretário pedindo para avaliar e retirar essas infrações de trânsito e, infelizmente, Sr. Secretário, com todo respeito, não tive resposta até hoje.
(Palmas)

Estou aqui para anotar essas questões, para ouvi-los e avaliar, na prática, o projeto que está nas minhas mãos. Mas peço a todos os senhores que leiam o Projeto para termos um debate mais apurado, com maiores informações. Acho importante os senhores comparecerem na quarta-feira, na reunião da Comissão de Constituição e Justiça, será às 14h00, no oitavo andar, será debatido tecnicamente o Projeto no aspecto da legalidade.

Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Obrigado Vereador Abou Anni. Passo a palavra para o nosso companheiro Amazonas, rapidamente, ex-vereador, diretor do Sindicato dos Transportes, para uma breve saudação.

O SR. AMAZONAS – Cumprimento todos os presentes. Hoje estou na Agência Nacional do Petróleo, numa tarefa importante que é zelar pelo combustível que vocês utilizam no automóvel. Desde 2007 até o momento foram 250 postos de combustíveis fechados só na Capital. Cerca de 600 no Estado.

Porém, gostaria de dizer que quando fui vereador nesta Cidade, em 2003 fui relator do projeto que criou o novo sistema de transportes na Cidade, quando implementou o Bilhete Único. Naquela oportunidade, na frente da Câmara o sangue batia na canela. De um lado os perueiros clandestinos, de outro o transporte oficial. Foi uma guerra por mais de um ano e meio, e alguns achavam que não teria solução. O Rio de Janeiro não conseguiu resolver esse problema, aqui em São Paulo conseguimos, quando enfrentamos e regulamentamos e tínhamos 12 mil peruas clandestinas na Cidade.

Mas antes de ser vereador e diretor da São Paulo Transportes, fui motorista de ônibus. Em 1980, era motorista do transporte executivo, na CMTC, empresa que trabalhei 16



Folha nº	117	do
Processo nº	59209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg.	10.835	117

anos. Aquele transporte seletivo atendia a um público específico, assim como vocês, oferecia, também, conforto, rapidez, segurança e pontualidade. Penso que é o que todos aqui oferecem.

Ouvi reclamações de muitos porque têm de pagar ônibus, prestações atrasadas e temos de ser solidários a isso. Mas acho que o foco do nosso debate é como podemos atender a população com um transporte rápido, seguro, eficiente e com pontualidade. Para isso, ninguém é contra a regulamentação. A convite do nobre Vereador Jamil Murad, participei de algumas reuniões em seu gabinete para que pudéssemos dar algumas sugestões sobre essa experiência de 25 anos de militância na área de transporte. Cumpro uma tarefa importante hoje, mas tenho, inclusive, leis que versam sobre o transporte público na cidade de São Paulo, tais como, a lei que garante o emprego dos vinte e dois mil cobradores de ônibus na cidade de São Paulo.

Portanto, digo que este debate precisa caminhar de uma forma onde o interesse do povo da cidade de São Paulo e daqueles que entram aqui através dos fretados, esteja em primeiro plano. Pensando na rapidez, segurança, conforto e pontualidade – que é o que devemos oferecer para a população – é o que mais interessa nesse momento.

Uma cidade como São Paulo, uma metrópole como São Paulo, não pode prescindir de um transporte público seletivo sob pena de estarmos na contramão. Vejo, aqui em São Paulo, algumas vias exclusivas para automóveis, enquanto que os ônibus lotados – com cem, duzentos passageiros – ficam parados nos gargalos da cidade.

Prioridade para o transporte coletivo e restrição para o transporte individual. Ando de transporte individual e de transporte público. Não tenho nenhum problema em deixar meu automóvel em casa se me for oferecido um transporte de qualidade e com essas quatro questões que coloquei para os senhores.

Muito obrigado. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto, líder do Governo, mas que falará, também, em nome dos nobre vereadores



Folha nº	118
Processo nº	512109
Eduardo Vasconcelos Cliveira	
Reg. 10.045	

Gabriel Chalita, Ricardo Teixeira e Sandra Tadeu.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sr. Secretário e equipe, temos uma questão fundamental para entendermos o que é feito aqui: não existe processo legislativo que não tenha participação popular. Seja a partir do voto, que nos trouxe o mandato, seja pela capacidade que cada um dos senhores tem de colaborar no processo legislativo. Essa é uma questão fundamental.

Então, cada um que usou esse microfone e que conseguiu trazer um pouquinho de contribuição para aquilo que fazemos na Câmara, acertou ao vir aqui.

A Sra. Júlia foi muito precisa em anunciar a necessidade de ter uma relação respeitosa, porque sem ela não conseguimos nem fazer valer a democracia que existe em nossa cidade. Portanto, essa questão que a Sra. Júlia nos trouxe talvez tenha o principal ensinamento para aqueles que, talvez, não tivessem vindo aqui com esse espírito, com essa vontade, de termos resultados reais, fáticos, para que a sociedade continue não só tendo um serviço de qualidade, mas que esse serviço de qualidade respeite a todos. E essa questão do respeito a todos, talvez, tenha ficado muito distante de nossa compreensão.

Em momento algum foi anunciado, por qualquer da Administração Executiva ou do Parlamento, a extinção de um serviço. Fosse assim...

- Manifestações inaudíveis fora do microfone

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Fosse assim, o início deste debate seria mais parecido com as restrições e não com aquilo que se discutiu aqui nesses microfones. Todos que vieram ao microfone anunciaram a vontade de integrar um processo organizado. Portanto, partíamos de um processo ainda não organizado. Essa é uma questão objetiva.

Por que temos condições reais de avançar? Quando a cidade de São Paulo aceitou o modelo de banir a propaganda da mídia exterior, anunciou-se à sociedade que ali seria banido. Nesse processo, em todo momento, foi anunciada a vontade de organizar um setor. E a organização desse setor se daria sempre na perspectiva, primeiro, ambiental. Toda a frota de



São Paulo...

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Também faz parte do jogo democrático ouvir. Por favor.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Toda frota de São Paulo, a partir da nova legislação, passa a encontrar uma exigência que os próprios dirigentes dos setores dos senhores anunciaram que era impossível ser praticada pelos senhores. A exigência de, em dez anos, ter toda uma frota de transporte sem combustível fóssil. Esta foi a imposição colocada pelo Parlamento à frota que roda na cidade de São Paulo. Porque é importante anunciar a origem desse debate, para que não se encontrem outras fórmulas de se acusar o que se tenta hoje. O que buscamos, nesse momento, e aí muito do que disseram os Srs. José Carlos, Denílson e Adeíno – em especial, quando fala da confusão de dois serviços que caminham paralelamente na cidade de São Paulo, e tanto na Portaria como no Projeto, ganha um arcabouço jurídico real. Primeiro, o serviço rotineiro e o serviço eventual. Eles foram abordados tanto na Portaria como no Projeto de Lei de maneira distinta. A um deles – o rotineiro – se obriga, sim, anunciar à Administração qual a rota que será percorrida, porque essa rota é diária. Todos os veículos que transportam passageiros, na cidade de São Paulo, no sistema público de transporte, têm essa informação, porque a Administração tem, por responsabilidade, zelar por esse sistema, garantir segurança e fluidez. No momento em que se solicita dos senhores a informação desse circuito que os senhores percorrerão na cidade é para impor, não aos senhores, mas ao sistema regra similar. Ao solicitar isso, nada mais justo que transferir à Administração a gestão deste sistema. Enquanto não são repassadas à Administração todas as rotas que são percorridas, é impossível se organizar o fluxo, a fluidez e a segurança tão necessários. Aos eventuais por que não foi estabelecida a mesma regra? Porque todos os senhores vieram a esse microfone e apontaram que seria impossível realizar tal exigência. E, assim, a Portaria foi escrita, separando, exatamente, esses dois. Para não parecer que isso é óbvio, farei a leitura



para a compreensão de cada um dos senhores. “Artigo 9º. No período das 5:00hs às 21:00hs, de segunda à sexta-feira, poderão transitar na zona de restrição, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenha a autorização, os seguintes veículos: os veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros; os veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, atendendo os seguintes setores: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte e lazer”. Não esqueceu a Administração de excluir o estudantil, tão aqui falado.

No artigo 10, vem a ressalva que diferencia os dois setores e, aí, para causar mais confusão, de quem se obriga a indicação de origem/destino, prever o embarque e o desembarque, a lista, como foi dito, aqui, de quem vai ao cinema, ao teatro. Enfim, estas exigências são exclusivas àqueles que fazem o transporte rotineiro. Por quê?

O monitoramento do sistema rotineiro, obrigatoriamente, tem de ser feito pela Administração municipal.

Iniciamos o debate de uma maneira muito clara, separando esses dois universos para que nenhuma confusão possa ocorrer.

Gostaria de encerrar anunciando isso que nos parece prioritário para enfrentar as três questões expostas pela maioria das pessoas presentes e que diz respeito à preocupação com o horário e à área de restrição do transporte; novo serviço anunciado nesta reunião que nunca foi discutido no projeto, na portaria ou em qualquer momento, o secretário também jamais disse que não o discutiria; a garantia de ter os passageiros com a relação comercial que se tem hoje, com origem e destino reservados que os senhores sabem, tornar essas informações públicas à Administração não encerra a possibilidade do negócio.

A Administração está anunciando a vontade de, ao ter a informação, inclusive, auxiliar no transporte feito pelos senhores.

- Manifestação na galeria.



O SR. JOSÉ POLICE NETO – Para a lei não vale a vaia, para a lei vale o esforço da nossa relação e o que os senhores nos dizem durante as reuniões.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Esse tipo de manifestação não vai alterar...

Ainda iremos ouvir o secretário e teremos a entrega do relatório da Comissão na próxima quarta-feira e uma audiência pública na Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia onde ocorrerá a discussão de mérito do projeto. Este é o processo que o projeto tem de percorrer.

Passarei a palavra ao Sr. Alexandre de Moraes, Secretário Municipal de Transportes e em seguida gostaria de fazer o encerramento da reunião, se os senhores permitirem.

Por favor, Sr. Secretário.

Mas é preciso silêncio. Peço o empenho da senhora para que ouça e respeite. Que o secretário possa falar quer a senhora concorde ou não, o direito de falar é elementar.

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Sr. Presidente, Vereadores, gostaria de cumprimentar a Câmara Municipal de São Paulo por esta audiência pública que demonstra um exercício da democracia e, também, cumprimentar a todos os presentes que participaram.

Durante esta semana a Secretaria, a Prefeitura e os Departamentos estarão todos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ítalo Cardoso) – Gostaria de esclarecer um assunto que é muito importante para não haver confusão, refiro-me especialmente às lideranças, hoje, tivemos uma audiência pública, quarta-feira haverá uma reunião interna da bancada da comissão, mas os senhores estão sendo convidados para acompanhar.

Agradeço os funcionários da Câmara, os assessores, muitos estão aqui desde às 10h da manhã, está é a terceira audiência, foi fundamental a presença deles para que este



Folha nº	192	do
Processo nº	52209	
Eduardo Varadellon Oliveira		
Reg. 10.835		

evento pudesse se realizar.

Agradeço a todos.

Não havendo mais nada a ser tratado nesta reunião, dou por encerrada a audiência pública.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

123

Folha nº	123	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.836		

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

PRESIDENTE: RICARDO TEIXEIRA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 15 de agosto de 2009

OBSERVAÇÕES:

- Manifestação fora do microfone



O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira - PSDB) – Está aberta a segunda audiência pública ao PL 512/09, de autoria do Executivo, que dispõe a respeito da atividade de fretamento na cidade de São Paulo.

O senhor, quando vir até aqui fazer a sua manifestação, cite o documento. Estão encerradas as inscrições. O segundo a falar é o Sr. Tonisson Lima de Azevedo, da Associação dos Usuários.

O SR. TONISSON LIMA DE AZEVEDO – Vereadores da Comissão de Transportes e demais membros da Mesa, bom dia. Protocolei, hoje, sugestões de emenda ao projeto, no qual detalho cada passo que enxergamos – o documento deve estar em suas mãos, Vereador Ricardo Teixeira.

Como colega, como engenheiro e professor – ele é de Santos, eu sou de Bragança Paulista –, temos sofrido com a questão do atraso no trânsito.

O parecer do Vereador Chalita teve muita riqueza, afirmando a legalidade do projeto, deixando líquida e certa a competência do Município para legislar, ordenar, organizar, planejar e, acima de tudo, fiscalizar o transporte dentro do seu território – o Município de São Paulo.

Observo também a clareza da autonomia do Município, o que não desobriga, porém, o Município a enxergar e respeitar a competência do Estado membro da União.

Entendo que se passarmos a tomar esse tipo de atitude, incentivaremos a desobediência pública perante os outros municípios – e isso é preocupante. Estamos enquadrados por uma Carta Magna, a nossa Constituição, e temos de respeitá-la. Pretendo, e nossos associados também, respeitar o Município, cumprir o decreto, portaria, a lei que vai ser criada.

Se voltarmos no passado, depararemos-nos com leis, decretos, portarias – estas portarias, hoje, no dia 12, foi questionada pelo Vereador Donato, com relação à sua legalidade; foi aprovada nesta Casa. Mas o que se busca, na realidade, é uma harmonia para o transporte



de São Paulo. E, ao meu ver, todos que estão aqui estão com esse interesse.

O tempo é escasso. Então, se começarmos a falar sobre cada item, cada artigo ou cada propositura do projeto de lei, passaremos o dia inteiro aqui. Mas, comparando-se com o relatório que o Vereador Chalita colocou na Comissão, vejo que esse projeto de lei, do jeito que está, considerando seu mérito, é pobre, e é uma cópia das anteriores. É importante frisar isso.

O TEAR (?), que está nesta portaria, que é o Termo de Autorização, vem do Decreto nº 42.423; o CVS vem do Decreto nº 42.423. Outras portarias – a 190, 90, 300, vieram apenas para informar a Secretaria Municipal de Transporte, aqueles fretados, sobre o qual nosso Secretário de Transportes de São Paulo informou: “Os bons fretados não podem pagar pelos maus fretados”. Temos de respeitar as leis em nosso país. E quem respeita a lei também tem de ser respeitado.

Então, rótula, no meu entender, como engenheiro, tornou-se Zona de Máxima Restrição. Rótula é um “negocinho” desse “tamanhozinho”; ampliou-se sua dimensão – simplesmente mexeu em dimensão. TEAR e CVS permanecem. Natureza contínua de fretamento. Se buscarmos nas leis anteriores, “natureza contínua” tornou-se “rotineira” – é trocar seis por meia dúzia. Fretamento é tudo aquilo que roda sem que saibamos. Se está rodando, é fretamento – não existe identificação. A Secretaria Municipal de Transporte não solicita ao fretador, ou ao operador de fretamento, que se identifique, para saber se o mesmo está registrado. Fretamento intermunicipal é o mesmo que municipal. Eu não entendi muito bem isso aqui. Porque o projeto de lei menciona o operador de atividade de fretamento no Município. Este ponto é importante. Quando se fala em atividade de operação no Município, referimo-nos ao local: aquele que pega do Itaim, que freta, que tem o seu grupo de pessoas do Itaim, e que vai para Santo Amaro. Sai de um ponto e vai para outro ponto dentro do Município. Não está claro, nesse projeto de lei, o fretamento que vem de Bragança Paulista, de Santos, e cruza três municípios, e vem aqui. Não é invadir, como se tem... o Vereador Adilson Amadeu colocou, e está pedindo um requerimento para se investigar. Vimos aqui trabalhar. Isso é



importante.

Também a questão de infra-estrutura viária: são poucos os corredores; não existem corredores de ônibus; e a isonomia na Portaria. Então vocês vão verificar, porque, durante essa Portaria, a Berrini foi aberta, a Bandeirantes foi aberta, e isso para o pessoal do fretamento de Santos, e para o fretamento do lado de cá, de quem acessa pela Rodovia Dutra, nada foi aberto. Então acho que não está havendo isonomia de direito. Se para o lado de lá tem a oportunidade de entrar na Berrini, para o lado de cá também deveria ter a oportunidade de entrar em algumas vias.

Se a pretensão desta Casa é aprovar a Zona de Máxima Restrição, que seja igual para todos; porque entendo que este é um país de todos para todos.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira - PSDB) – Obrigado, Sr. Tonissom. Aliás, Sr. Tonissom, o documento não chegou até mim. O senhor falou que entregou. Veja para quem o senhor entregou e o faça chegar até as nossas mãos, por gentileza.

O Secretário Alexandre de Moraes está chegando para compor a Mesa. Bom dia.

Vamos ouvir o Sr. Luiz da Cruz Rosa, da Eldora Turismo.

O SR. LUIZ DA CRUZ ROSA – Bom dia. Compete ao Município organizar, controlar, fiscalizar o transporte de fretado. Quanto a isso ninguém discorda. Porém temos de considerar a burocracia e o emperramento do sistema.

Ontem, o Governo Federal já apresentou algumas medidas para minimizar a burocracia. Na cidade de São Paulo, no entanto, a lógica parece inversa.

Muito já se falou do impacto econômico, social, dessa portaria. Queremos ressaltar hoje o impacto ambiental no seu artigo 3º dessa portaria, que representa a idade máxima de ônibus para 15 anos e micro ônibus 10 anos. Isso é estabelecer vida útil de um veículo. E o que será feito com todos os carros dessa idade em pleno século XXI onde se fala tanto em sustentabilidade do planeta, em reduzir o gasto com energia, reciclar? Não estaremos



Folha nº	127	do
Processo nº	5209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

comprometendo ainda mais o meio ambiente, já que esses veículos terão de ter um fim?

Agora, falando em particular, das empresas pequenas como eu. Hoje vou enquadrar dentro desse sistema no máximo comprando um carro com dez anos. Vou fazer um financiamento de três anos. O que vai acontecer? Vou pagar 30 a 40% a mais nesse financiamento e vou ter dois anos para mim usá-lo, depois desses cinco anos, ou seja, três pagando e dois usando ele não vai valer mais nada. O que vai acontecer? Vou ter de comprar, de novo, mais um carro.

Quero atentar bem aqui aos nobres vereadores, o que vai acontecer, na verdade é assim: hoje me parece que vamos ter uma data limite para trocar nossos veículos. Imagine que hoje está estourando a data limite da troca de veículo. O que vai acontecer? Vou trocar o meu carro, não vou encontrar carro com 10 anos para eu comprar, porque um novo eu não consigo. Vou ter de comprar aquilo que eu consigo que seria a média de anos. As empresas não vão colocar esses carros a venda, porque a fabricação do ônibus é limite, daqui dez anos você não vai conseguir comprar esse carro. O que vai acontecer comigo? Será decretada a falência, não só minha, mas de muitos aqui. A idade limite do carro está inviabilizando o micro empresário. Gostaríamos que olhassem para nós com outra visão. Porque aqui estamos falando até hoje, realmente parece que todos aqui são bem de situação. Não é. Trabalhamos em uma região exatamente onde há pessoas mais humildes. Essas pessoas também serão prejudicadas. Porque não quer dizer que aquele empresário que tem um ônibus que vale 500 mil reais, ele vai lá pegar o meu passageiro com preço que eu pratico, porque na verdade ele não vai conseguir ir lá. O meu passageiro não vai ter dinheiro para pagar para ele, o prejudicado vai ser com quem trabalhamos. Hoje eu no transporte eventual, que seria o que? Todos vocês sabem. Na época de campanha vocês ligam para nós: olha precisamos de um ônibus, tal... Vocês não ligam para uma empresa grande que tem carro de 500 a 600 mil. É inviável estar contratando esses serviços. Enquanto meu serviço é 350, ou 400 reais, dessa empresa será mil. Quero deixar claro que a idade máxima está decretando a falência de muitos aqui e



Folha nº	128	do
Processo nº	52109	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg.	10.835	128

que se hoje fala tanto em distribuição de renda, em gerar emprego, esse decreto do nobre Secretário, ele só vem a fazer o oposto. Ele só vai decretar falência de muitos. A idade do carro, na verdade todos nós aqui estamos falando, cada um dentro do seu ponto, estou falando aqui como aquele empresário mais humilde que tem aqui: que sustenta minha família, que estou ali trabalhando, minha família toda trabalha comigo, assim como todos aqui. Estamos falando como pessoas que vão sumir do mercado e vamos a estatística de desemprego. Gostaria que os senhores legisladores que tanto faz, pelo menos na campanha falam para nós que vão fazer o melhor para nós.

Olhe para nós! Nas cidades em torno de São Paulo muitas empresas pequenas vão fechar. Na verdade, é aquilo que eu falei: a idade limite de 15 é decretar a falência de todos. A gente vai comprar o carro, vai financiar, depois de cinco anos ele não vale mais nada.

Tem um outro detalhe interessante. Eu quando fiz a minha Artesp aqui, eu precisei de carros, eu coloquei micro-ônibus com dez anos de uso. O que vai acontecer? A Artesp me permite trabalhar com carro de dez anos, e dentro de São Paulo eu não vou poder rodar porque não vai poder. Isso é uma incoerência. Então, por favor, gostaria que o senhor olhasse para nós. E como nós já fizemos serviço para vários, nós vamos acabar morrendo se prevalecer os 15 anos.

Obrigado.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Registro a presença do Vereador Carlos Apolinario e Vereador Souza Santos.

Na sequência, está inscrita a Sra. Gislene da Transfretur.

A SRA. GISLENE BOSNICH – Sou jornalista da Transfretur e estou representando o Jorge Miguel dos Santos, Diretor Executivo da entidade. Na verdade, a minha contribuição – eu acabei de protocolar um documento – é apenas no sentido de destacar dois pontos do documento.



O documento tem vários dos elementos do que foi destacado na reunião da subcomissão durante a semana, na quarta-feira. Saliento então dois aspectos. São duas inclusões. Uma no artigo segundo referente ao destaque para o que seria uma inserção no parágrafo segundo: "Não será fornecido termo de autorização, TA, a qualquer título para empresa concessionária de linhas públicas municipais, intermunicipais, metropolitanas ou interestaduais e internacionais, já remuneradas por tarifa, do serviço de transporte coletivo privado por fretamento no Município de São Paulo". E a outra inclusão está na página cinco, artigo terceiro. Seria um parágrafo único: "Não será fornecido Certificado de Vinculo ao Serviço, CVS, a qualquer título para empresas concessionárias de linhas públicas municipais, internacionais, metropolitanas ou interestaduais e internacionais já remuneradas por tarifas no serviço de transporte coletivo privado por fretamento no Município de São Paulo".

Seriam esses dois destaques. Só queria lembrar que o nosso Diretor Executivo não pode vir porque tem um curso. Ele tentou adiar, mas não foi possível.

Obrigada.

(Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Na sequência das inscrições, falará o Sr. Douglas Gonçalves da Associação de Fretamento Executivo.

O SR. DOUGLAS GONÇALVES – Bom dia a todos. Falo da Associação de Fretamento da região do ABC. Fiz parte da Comissão de Transportes junto com o pessoal de Santos e do interior. Estive algumas vezes com o Secretário de Transportes. Gostaria de falar sobre a nossa insatisfação em toda essa negociação. Acho que uma negociação é quando você apresenta alguns dados, você coloca alguns fatos que são debatidos e discutidos. Isso não aconteceu. Nós entregamos várias propostas para que não acontecesse a zona de restrição da forma como foi, e simplesmente não nos foi dada resposta. Muito pelo contrário, foi sempre colocando e agravando a situação.

Está mais do que provado que a zona de restrição é uma medida que foi tomada às



Folha nº	120	do
Processo nº	571209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835	130	

pressas, e de uma maneira inconsequente. Visto o que acontece hoje no metrô Sumaré, na Estação Imigrantes e em outros pontos que são os bolsões que foram criados. Hoje, eu tenho usuários que ficam duas horas esperando ônibus na Marginal devido o trânsito que está caótico, isso sem contar que ainda não voltaram as aulas.

Acho que a proposta de zona de restrição é para melhorar o trânsito de São Paulo. Posso apresentar dados aos senhores de um ônibus meu que saia da região da Faria Lima, subia até o alto do Ipiranga, e eu falei isso ao Secretário, ele gastava 50 minutos da Faria Lima ao Ipiranga. Hoje, esse mesmo ônibus está gastando duas horas.

Ele sai da Faria Lima, pega a Marginal no sentido contrário, faz a volta para o lado oposto e enfrenta o trânsito da Bandeirantes, sem falar que todos os ônibus estão obrigados a pegar a Bandeirantes.

Antigamente, se gastava de 25 a 30 minutos para se subir a Bandeirantes; hoje, está gastando entre uma hora e uma hora e 20 minutos.

Então, a medida para melhorar o trânsito não é tirá-lo de um local e jogá-lo para o outro. Tem de ser analisado e calculado exatamente que impacto fará no trânsito. Não é tirar o trânsito da São Carlos do Pinhal, deixando que lá flua bem, mas interromper as outras vias.

Estive com o Vereador Netinho nesta semana, e ele nos falou de os ônibus não serem apropriados para o serviço de fretamento. Realmente, faz sentido. Não são ônibus feitos para o transporte de embarque e desembarque constante.

No entanto, a jornalista Flávia, do Jornal *Tribuna*, fez um cálculo dos ônibus de Santos, e cinco ou seis usuários levaram 11 segundos para embarcar.

Desse modo, não há problema no embarque de passageiros. Trabalho com isso há 12 anos e não vejo problema aqui.

Mas, se você colocar um ônibus urbano, em que se tenha que entrar, apresentar o cartão e passá-lo na catraca eletrônica, não será mais rápido que o embarque num fretado.

Outro argumento, várias vezes citado pelo Secretário, diz respeito à abertura da



Folha nº	131	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

porta para fora. Isso é uma incoerência. A porta não abre para fora, ela é pantográfica, acompanha o ônibus, não vai acertar a pessoa no ponto nem algo parecido. Esse é um argumento infundado e sem cabimento.

É muito falado o “transporte pinga-pinga”, mas o que é? É o desembarque de passageiros?

Acho que devem ser analisados os pontos e não essa restrição. Estipulem os pontos. Com efeito, a falta de pontos determinados, com vários ônibus parando em cada esquina, é uma falha do sistema, mas corrija-la. A partir do momento em que os pontos estiverem estipulados, os ônibus pararão nesses pontos, mas, não vamos cometer o absurdo de remeter as pessoas a um bolsão, tendo que pegar um metrô que não comporta mais ninguém.

Estou muito preocupado com a parte do Projeto de Lei que trata da zona máxima de restrição, que será decretada pela Secretaria de Transportes. Penso que essa prerrogativa dada ao Secretário, ou quem quer que seja que venha substituí-lo, é um “cheque em branco”, no sentido de que ele pode restringir, ainda mais, a zona.

Hoje, os senhores podem realizar um trabalho bonito: regulamentar o fretado de uma maneira coerente, e, amanhã, o Secretário pode vir e restringir a zona.

Era o que tinha a dizer.

Obrigado. (Palmas)

O SR. RICARDO TEIXEIRA (PSDB) – Registro a presença da nobre Vereadora Marta Costa, Presidente da Subcomissão dos Fretados, na Comissão de Transportes.

Tem a palavra o Sr. Geraldo Maia, da Assofresp.

O SR. GERALDO MAIA - Sr. Presidente Ricardo Teixeira, em nome de quem cumprimento os demais Vereadores desta Casa; Sr. Secretário de Transportes Dr. Alexandre de Moraes; Sr. Secretário Adjunto Dr. César Moraes; caros amigos, bom dia.

Está mas mãos dos cinquenta e cinco Vereadores desta Casa a atividade de



fretamento na cidade de São Paulo.

Fizemos uma Portaria de nº 58, que, pela sua edição, temos mais de seiscentos veículos nas garagens desde 27 de julho, quando as pessoas deixaram de usar os ônibus fretados e foram obrigadas a usar o transporte público, contra as suas vontades, claro.

Então, clamamos aos Srs. Vereadores que, com o advento do Projeto de Lei 512, possamos ter a oportunidade de discutir com V.Exas. os pontos desse projeto, para que os usuários e os empresários, que já estão sofrendo desde aquele dia 27, tenham como participar, podendo, inclusive, reverter essa situação.

Temos, como exemplo, a diferença de um “ou”, apenas um “ou”, na Portaria ou nesse Projeto de Lei, que deverá se efetivar numa lei, poderá ser importante para nós.

Um exemplo disso, é o eventual. Consta que se deve apresentar o contrato ou a nota fiscal.

Deixo claro aqui, inclusive, para o Coronel Suita, que é o DSV. O DSV está exigindo que se apresente o contrato e a nota fiscal. Ora, quando se diz “ou”, significa que é uma coisa ou outra. São detalhes, que observamos e nos interessamos, no sentido de ajudar o Poder Público, os usuários e os empresários.

Solicito a oportunidade de continuar participando das discussões do Substitutivo, para que as pessoas sofram menos na Cidade.

Os órgãos fiscalizadores, por exemplo, o DTP, que as providências deles, os atos e a aplicação da legislação, tenham a nossa participação.

Quero dizer o seguinte: temos a experiência do que acontece no dia a dia. Essa experiência aliada à competência das pessoas que coordenam a fiscalização, pela troca de idéias, trará resultados positivos, pois diminuirá a quantidade de equívocos e, assim, as pessoas sofrerão menos.

Por exemplo, os eventuais ficaram 15 dias sem trabalhar, em função de uma má interpretação da lei, segundo a Secretaria. Ou seja, as pessoas ficaram esperando a



Folha nº	133	do
Processo nº	512109	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

autorização, por 15 dias, para trabalharem. Ora, essas pessoas têm contas a pagar, clientes a atender e correm o risco de perderem seus clientes, em função da má informação. Isso aconteceu na terceira semana depois que saiu a Portaria.

Hoje, consegue-se pedir a autorização sem esses problemas, os quais não deveriam ter ocorrido já na primeira semana.

Uma autorização de eventual, hoje, diz que não se pode passar na Cincinato Braga nem na Paulista.

Entendemos que, se um turista ou um contratante qualquer solicita a um eventual que seja levado à Paulista, deve ser levado ao local solicitado, a despeito da autorização, pois o eventual traz turistas à cidade, fomenta o comércio e, portanto, não deveria sofrer qualquer restrição para rodar na rótula.

Já que a Secretaria exige a autorização, nós não a contestamos. Mas, que isso seja apenas uma informação para a Secretaria e não uma autorização.

Salientamos, também, que a atitude mais ágil da Secretaria em relação aos nossos pedidos, pois, com isso, haverá uma melhora no trânsito da Cidade.

Dou aos senhores um exemplo: conforme dizem os técnicos da CET, existe um “dente”, que nós pedimos, no final da Avenida do Estado.

Hoje, a Avenida do Estado, no final, tem um acesso pela R. Sérgio Tomás, se não me engano, para se chegar à Marginal. Mas, o final da Avenida do Estado é contramão, portanto, não se consegue continuar nesta via, tem de atravessar a Marginal Tietê, a Ponte da Bandeira, e, lá, contornar um percurso do outro lado, na Praça Campo de Bagatelle, entrar com 150 ônibus na Marginal, subir a Ponte da Casa Verde, contornar, para poder entrar para a Estação Sumaré.

Isso significa que 150 ônibus serão colocados na Marginal Tietê, sem necessidade. Faz 21 dias que solicitamos isso à Secretaria de Transportes, e, até agora, não fomos atendidos.



O que pedimos é que, já que existe o diálogo, que nossas pretensões sejam analisadas e atendidas de imediato. Então, senhores, a agilidade que a gente pede visa a facilitar tanto a vida do munícipe como dos empresários, dos usuários e do Poder Público. Muito obrigado. (Aplausos)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Obrigada ao Maia por suas contribuições. Registro a saída dos Vereadores Netinho e Carlos Apolinario, que estão a caminho de Guaianases para mais uma audiência pública sobre o Plano Diretor.

Todas as sugestões que chegarem a esta Comissão, nós as canalizaremos para o Líder do Governo.

Obrigado, Vereador Juscelino Gadelha, que também está de saída para Guaianases, para a audiência pública.

Tem a palavra o Sr. Luiz Orestes Rebizzi, da Village Transportes.

O SR. LUIZ ORESTES REBIZZI – Bom dia a todos. Bom dia, Srs. Vereadores e Secretário. Venho para falar não só de transporte. Ninguém está preocupado em colocar pessoal no metrô, embora a epidemia da gripe suína esteja aumentando. Estamos com um caso registrado dentro do metrô. Quero saber do Sr. Secretário quem vai assumir a responsabilidade caso a gripe se alastre por São Paulo. Peço então que ele reveja esse caso. O próprio Governador do Estado foi Secretário da Saúde, mas não se pronunciou sobre isso.

Em segundo lugar, pergunto: como o Secretário coloca uma quantidade tão grande de usuários dentro de um metrô que não conta com um sanitário sequer? Não estou pedindo para que sejam construídos sanitários, mas antes de qualquer coisa está o bem-estar das pessoas. As pessoas no centro de São Paulo estão urinando nas laterais. Fiquei sabendo de uma visita, ontem, de um pessoal do Rio Grande do Sul, ao centro de São Paulo. Eles ficaram envergonhados, tiraram fotografias com a mão no nariz por não suportarem o cheiro. Isso compete a quem? À Prefeitura?

Outra coisa, que já foi colocada: as modificações. Para determinar a proibição, isso



Folha nº	135	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg.	10.835	35

se faz num minuto. Para liberar qualquer quarteirão – e não falo de avenidas -, estamos com mais de 21 dias com um trânsito caótico. Já estive com a Engenharia, já estive com o engenheiro, e ele me disse: “Não posso fazer nada, isso só depende do Secretário.”. É impossível que tanto o pessoal de Santos como o do ABC continuem sofrendo na estação Imigrantes porque em uma rua de um quarteirão não se pode fazer um contorno. Você é obrigado a se enfiar no trânsito por 40 minutos para fazer um contorno por causa de uma rua de um quarteirão.

Voltando a falar também do caso do Maia: é impossível que não haja engenheiros na CET para ver essa questão do “dente”. Estamos há 21 dias sofrendo – tanto na parte da manhã como da parte da tarde. Ninguém pensa que as aulas vão voltar na segunda-feira, ninguém está preocupado com isso. As autorizações foram enviadas para nós na sexta-feira. Não acredito que uma pessoa possa decretar que você tenha de entregar um documento entre as 8 e as 14 horas, sem colocar nenhum fiscal que tenha conhecimento do assunto. E quem tem uma autorização pregada num pára-brisa de um ônibus está sendo multado. Ninguém o ensinou ou o instruiu sobre isso; agora, instruir sobre multar, isso sim, com certeza. Ninguém falou para não prestar atenção na autorização e já multar porque é mais fácil. No dia seguinte, o motorista não consegue recorrer dessa multa, porque quem multa alega que o motorista entrou por livre e espontânea vontade. Ninguém devolve o dinheiro nem a pontuação na carteira do motorista. Isso é um absurdo, porque quem instruiu a multar deveria também instruir a fiscalizar e prestar atenção na autorização que está no pára-brisa do ônibus. Essa deve ser a atitude que tanto o DTP como o CET, ou qualquer outro órgão público que esteja multando em São Paulo, deve tomar. Ninguém está vendo isso.

Outra coisa. Pedimos a parada no Parque Dom Pedro. É um absurdo, porque há um funcionário que trabalha no mesmo prédio onde fica o Gabinete do Secretário e é obrigado ou a ir até a Barra Funda ou a descer na estação Imigrantes e fazer baldeação no metrô Sé para chegar ao trabalho, sendo que poderia desembarcar no Parque Dom Pedro e andar cinco



Folha nº	136	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

minutos até o trabalho. Mas estamos proibidos de parar no Parque Dom Pedro e está cheio de funcionários da CET prontos para multar. Isso é uma vergonha, Secretário, pelo amor de Deus!

- Manifestações na galeria.

O SR. LUIZ – Se a Avenida Bandeirantes já não suportava o trânsito dos caminhões; agora, então, com o fluxo de mais 300 a 400 ônibus, piorou. Sendo que há uma avenida paralela à Indianópolis liberada. Por que, então, não liberam a alça final da Avenida Roberto Marinho? Botaram-na na contramão e o ônibus não consegue fazer o contorno e tem de retornar pela Avenida 23 de Maio ou pela Rubem Berta. Será que não podiam, então, fazer uma alça naquela avenida para contornar atrás do Aeroporto e já sair na Bandeirantes? Será que a engenharia de trânsito não tem capacidade para fazer isso ou depende somente do Secretário, só ele que tem a palavra final?

- Manifestações na galeria.

O SR. LUIZ – Penso que falta capacidade técnica de algum lado. Eu não sou técnico, sou simplesmente um empresário e um motorista de ônibus, mas conheço muito bem o trânsito de São Paulo.

Outra pergunta. O senhor nos disse que na época da faculdade o senhor pegava ônibus no corredor da Nove de Julho. Em corredor de ônibus é muito fácil andar, porque é exclusivo para ônibus. Agora há uma faixa só para ônibus e não conseguimos usar o corredor de ônibus. Então, por que não tiram a palavra ônibus da pista? Será que isso não é visto?

Agradeço a oportunidade, mas deixo bem claro que o pessoal da faculdade que pega ônibus e depende dele para voltar para o ABC está com dificuldade e vão perder aulas e não vai conseguir se formar. Isso graças ao nosso querido Secretário Alexandre de Moraes, formado por essa faculdade. Muito obrigado.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Tem a palavra o Sr. Marcos Antônio



Folha nº	137	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
137		

Requena, da MGM Viagens e Turismo.

O SR. MARCOS ANTÔNIO REQUENA – Bom dia, Srs. Vereadores, Secretário e todos os presentes. Gostaria de falar não só do fretado, mas da categoria que represento, o turismo, que tem trazido muitas divisas para o nosso Município. Bem antes desses acontecimentos, já estávamos sofrendo retaliações em relação às grandes avenidas onde fazemos o City Tour, quando não estávamos podendo entrar com vans, microônibus e ônibus. Por que isso, se estamos trazendo o povo de fora do Brasil para deixar dinheiro, divisas no nosso Município? Estamos jogando isso fora.

Fazemos grandes eventos para grandes empresas multinacionais e agora teremos de deixá-los para cidades como Mogi das Cruzes, São Bernardo e outras cidades vizinhas, ou seja, nosso Município estará perdendo vendas e sendo prejudicado na área da gastronomia e hotelaria, causando todo um sofrimento à nossa cidade.

Pergunto ao Sr. Secretário, solicito que forneça provas, que o fretamento de ônibus e o turismo provocam trânsito para São Paulo. Isso não está provado, muito pelo contrário, estamos na contramão, mas gostaríamos que essa categoria sofrida, sempre requisitada para fazer inúmeras vistorias, pagamentos de taxas e perseguições que sofremos nos aeroportos.

Para atender um turista em Congonhas, por exemplo, temos de descer até o prédio onde descem as autoridades, caminhamos quase 600 a 700ms com o grupo de turistas. Nossos motoristas de vans, ônibus e microônibus são perseguidos. Quando os profissionais seguram a plaquinha o fiscal do DTP não se preocupa com a bandidagem de taxistas que não pertencem ao ponto do Aeroporto que fazem arrastões, mas o fiscal se preocupa em buscar o motorista da van, do ônibus e, outra coisa, o motorista não pode se ausentar por 10 minutos do veículo. Lá embaixo, perto de onde buscamos o grupo, correndo o nosso pessoal, sujeitos a assaltos, se podemos pegar o turista lá em cima do Aeroporto de Congonhas, parar o ônibus, não precisa nem ser lá embaixo, porque lá em cima é vazio e poderia ser liberado para o para o público do turismo. É fácil resolver.



Acredito, Sr. Secretário, que há um excesso na lei de restrição, retroceder não é motivo de burrice, mas de inteligência. Se há uma situação que prejudicou o Município, se nós retrocedemos será motivo de inteligência. (Palmas) Facilitar para que esse pessoal possa trabalhar dignamente. Envolvemos, com o nosso trabalho, a categoria dos guias de turismo de São Paulo, assim como o pessoal de fretamento, de escolas, inclusive, temos casos que vêm do interior com pessoas doentes com veículos fretados, pois não há ambulância. Como conduzi-los se não podemos descer na Avenida Rebouças, não podemos entrar numa via como a Avenida Ibirapuera. Por que isso, Sr. Secretário? Só gostaria de obter do senhor essa explicação. As pessoas presentes na audiência, representantes da categoria, têm trazido muitas divisas para o nosso Município.

Estávamos abandonados, porém hoje há um grupo de vereadores lutando pela nossa causa, porque começaram a entender o que é o fretamento e o turismo de São Paulo. O turismo estende-se a vários segmentos como o comércio, os hotéis, os bares e restaurantes, as casas noturnas, como atendê-los se não podemos circular na Cidade. Um restaurante como o Gero ou Fasano, ou um Hotel como o Hyatt ou o WTC que investiram tanto, como que poderemos chegar com um ônibus, vans e veículos? Estamos com muitos problemas. Já somos perseguidos com a exigência de muita documentação.

Só queria dizer ao Sr. Secretário que retroceder é um motivo de inteligência, não de burrice, esta categoria já está cansada de sofrer muita retaliação. (Palmas)

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Obrigado, Sr. Marcos Antonio, pelas sugestões. Na sequência, Sr. Antonio Carlos, Fretamento São Paulo.

O SR. ANTONIO CARLOS - Bom dia a todos. Sou Antonio Carlos, Fretamento de São Paulo, represento uma associação da zona Leste.

Acho que a zona Leste hoje é a mais prejudicada nesse segmento, porque a pessoa que está lá no Itaim Paulista, hoje, para chegar na Berrini está um caos. Temos de ir lá pela



Folha nº	139	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

Ricardo Jaffé.

Como participei da primeira Comissão junto com o Secretário, até lhe solicitei, que ele estava tirando um problema aqui da 23 de Maio, da Paulista, e jogando tudo para o pessoal que mora na Ricardo Jaffé.

As 7h da noite, é um caos andar lá.

Como houve aquelas manifestações, não sei porque as vizinhanças de lá falaram. Está um caos andar lá, está difícil.

Quem gastava duas horas para chegar ao Metrô Belém, para chegar na Faculdade São Judas, hoje gasta três horas.

Tenho passageiros que estão reclamando comigo: "O que vocês estão fazendo com o Secretário? O Secretário não fala nada para vocês, se vai liberar alguma coisa, se vai melhorar o trânsito?". O pessoal está vindo de carro, não tem como chegar na Faculdade à noite. Como já foi dito pelo rapaz que falou aqui.

Então, o que acontece? O Secretário tirou o problema de um lugar, que é o Centro aqui da cidade, jogou na região do Ipiranga.

Se ele pegar, às 6h da tarde, for lá e ver o caos que lá está, não tem jeito.

Tem uma obra lá, liberaram um trequinho no mínimo da Ricardo Jaffé, há uma obra que acho que, quando começar a chover lá, travará tudo.

Outra coisa: foi liberado para andarmos na Avenida do Estado, só que, chegando no Parque D. Pedro, há uma tremenda placa, no primeiro viaduto - do qual não me recordo o nome agora -, de que não podemos entrar com o fretado lá.

Outra coisa: queria saber, queria que alguém me explicasse qual foi a fábrica que fez aquelas placas lá. Há placas para tudo quanto é lugar. (Palmas)

Na semana passada, fiz uma placa para meu ônibus e gastei 50 reais. Acho que uma placa daquelas não saiu por menos de 200 reais.

Eu contei, da Ricardo Jaffé até chegar na Bandeirantes, 250 placas. Não entendo



para que tanta placa de restrição.

Outra coisa da Bandeirantes: ninguém consegue andar mais nela. De manhã, fico parado dentro do ônibus e falo: "Meu Deus do céu, que rolo é esse?".

Há Avenida Ceci na qual não passa uma mosca morta. Eu tinha uma linha de ônibus lá, por onde eu passava, Sr. Secretário: eu gastava dez minutos, ali do comecinho da Bandeirantes, até chegar na Washington Luís. Não há trânsito nenhum. A Bandeirantes, até chegar lá embaixo, na Berrini, gastam-se quase duas horas para chegar. À tarde, então, nem se conta.

Estou com duas passageiras grávidas e elas têm de pedir para parar, no meio do caminho, para poderem fazer xixi, porque não dá. Se alguém for médico aqui saberá me dizer que uma pessoa grávida pede para ir ao banheiro de 10 em 10 minutos. (Palmas) O senhor concorda comigo?

Agora, senhor vai jogar uma passageira dessa no metrô? Como o Sr. Luiz disse, onde é aquela vai poder fazer xixi? Fala para mim, Sr. Secretário. Vamos ser coerentes, não é?

Então, hoje, eu defendo o pessoal da zona Leste no todo aqui. Quem está na zona Leste não consegue chegar em Casa.

Estou com uma passageira que está acordando às 4h30 minutos, aquela que está grávida. Então, ela não tem como comprar um carro para vir; ela é sozinha, não tem marido, vai ser mãe solteira. Então, ela tem de trabalhar lá na chácara Santo Antônio para se sustentar, senhor entendeu?

Então, o que acontece? O senhor fala que a 23 de Maio congestiona. Eu vim de carro esses dias aí e não havia um fretado lá e eu não conseguia andar, à noite. (Palmas)

Então, o fretado não para na 23 de Maio e o fretado não para no Parque do Ibirapuera, que não tem ninguém que trabalhe ali. O pessoal trabalha na Santo Amaro, na Ibirapuera. Lá no Hospital que existe na Ibirapuera, há muita gente que trabalha, Sr. Secretário. No Alvorada mesmo, trabalha muita gente lá, entendeu? Tenho passageiro que eu levo lá no



Folha nº	111	do
Processo nº	51209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

Jardim Sul, no Morumbi. Onde há ônibus que leva o pessoal para lá? Não há, Sr. Secretário.

Então, essas coisas o senhor tem de ver. O senhor não dá autonomia para o pessoal da CET. Eu liguei na central da CET para fazer uma reunião para ver se liberavam um trecho da Santo Amaro. "É só o Secretário que pode resolver". E como eu consigo chegar no senhor? O senhor me dá um número de seu celular para eu falar consigo? Não dá. (Risos) É caso de risada, mas é sério o negócio.

Descemos a Bandeirantes hoje e, para acessar a Vereador José Diniz, descemos lá adiante, pegamos uma alça que pega um farol e que demora pra caramba. Só dá acesso para a Bandeirantes. O farol não vai parar a Bandeirantes. Ficamos quase cinco minutos parados naquele farol. O passageiro que está dentro do ônibus sente aquilo como uma eternidade. O cara olha que vale e pensa: "Meu patrão vai me mandar embora, vou chegar atrasado". Então, por que não liberar pelo menos aquele trecho da Santo Amaro, que não atrapalha em nada. Nós cruzamos ali a Bandeirantes para pegar a Santo Amaro. Não vamos querer entrar no corredor, não vamos querer fazer bagunça em lugar nenhum.

Põe um cara da CET lá. Se alguém parar num lugar que é proibido ele multa o cara, entendeu? Sou a favor disso.

Agora, outra coisa que eu queria falar, mais grave. Não sei se o senhor chegou a ler o jornal de ontem: uma *van* clandestina, aqui ao lado da Secretaria, fazendo transporte clandestino. Queria saber quem que está resolvendo isso. (Palmas)

Vou até deixar com o senhor esse jornal para o senhor dar uma lidinha para o senhor mandar os fiscais da CET, do DTP, o Batalhão de Choque para irem lá e ver esses caras, porque há *van* aqui que tem mais de cinco mil reais de multa, com busca e apreensão, que ninguém vai atrás disso.

Agora, nós que somos cadastrados, legalizados, o DTP vai lá e prende, como prendeu ontem mesmo lá na João Dias. (Palmas) Queria que o senhor revisse isso e, no final aqui da palestra, queria que o senhor desse uma palavra para o povo que está esperando,

porque o senhor ir à Globo e falar é fácil. Agora, falar diretamente na cara do povo, quero ver se o senhor vai falar.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) - Agradeço as palavras e as sugestões do Sr. Antônio Carlos, Fretamento São Paulo.

Na sequência, está inscrito o Sr. José Carlos Alves, da J W Transportes.

Registro a presença de mais dois Srs. Vereadores, Ítalo Cardoso e Alfredinho.

Obrigado pela presença, Srs. Vereadores.

O SR. JOSÉ CARLOS ALVES - Bom dia à Mesa, bom dia a todos os presentes.

Nesta semana, no dia 11, houve uma reunião no DTP com o Coronel Allegretti sobre o que está acontecendo com o Turismo e com o Eventual.

O que muito me espanta é que o Secretário diz que fez pesquisa, que foi atrás, que nada foi feito sem pesquisa, mas não é verdade.

Agora que está havendo todo esse problema, que estamos aí há 20 dias sem trabalho, eu tenho 35 ônibus e houve apenas três saídas neste mês, porque não consegui tirar autorização. Eu só fiz um recreio nas férias, arriscando tudo, porque era para a própria Prefeitura.

Então, quer dizer, marcou uma reunião depois. Por que não chegou nos empresários e por que não vê o que é o Turismo de São Paulo, o que são os de Evento de São Paulo?

Outra coisa: o Vereador Netinho fala em meio ambiente, que estão preocupados com o meio ambiente. O que gera mais poluição, um ônibus ou 20 carros? Eu não sei fazer contas, mas acho que um ônibus gera menos poluição do que 20 carros. (Palmas)

Quanto a estacionamento, o estacionamento do Turismo vai ser onde? Perseguição, para ser multado, é toda hora. Mas eu quero saber. Eu trabalho para a Prefeitura e quem tem de dar o lugar é a Prefeitura. Então, vamos ter de exigir da Prefeitura que os parques e tudo o



que for público também tenham estacionamento e bolsão. Então, ela não pode gerar, para um, certo critério; e, para eles, um outro. Então, precisamos observar bem isso.

E estamos aqui pedindo e clamando aos Vereadores, porque, às vezes, falar da base do Governo ou que é do Governo... Não, nós pedimos aos Vereadores que nos olhem como povo, como eleitor. Estamos aqui pedindo que olhem pelo nosso trabalho, que possam nos dar oportunidade e que possamos continuar gerando para esta cidade.

Temos 33 anos de empresa, não brincamos, temos todos os...

Agora, somos perseguidos e ficamos com os carros parados, não só nós como todos os que estão aqui.

Então, está havendo uma inversão de valores aí.

Queria saber também, como está lá no texto, questão da nota fiscal. Eu trabalho para a Prefeitura e só tiro depois que acaba o serviço, 30 dias. Como fica? Eu tenho que cumprir 30 dias. (Palmas)

Aí, eu emito a nota do total. Como é que eu vou fazer com a nota fiscal? Não sei, não é? E outra coisa que houve aqui: estava no plenário, na quarta-feira, e ouvi alguns Vereadores criticando o PT, que se posicionou. Acho que essa crítica ao PT não é justa – não estou aqui defendendo partido, pois não sou petista, mas estou ficando simpatizante, porque, pelo menos, tomaram uma postura de posição. (Palmas)

Quero ver outros partidos, que vivem dizendo: “Não, eu vou ver com a base”. Que base é essa? Vocês foram eleitos para olhar pelo povo, cuidar do interesse do povo – não estou falando do empresário; quero saber do carente que usa o ônibus, que está restringido em seus direitos também. Quem está na periferia, como o rapaz há pouco falou, e pega o ônibus mais barato, quero saber se depois os “grandões” vão lá em Aldeia Munducuru, em Parelheiros, se vão atender o público da periferia. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Obrigado, Sr. José Carlos Alves, por suas contribuições. Tem a palavra o Sr. Marcos Roberto, da Eurovan Transportes Locações.



O SR. MARCOS ROBERTO – Bom dia a todos. Quero falar o que já falamos nos outros dias. Agradeço aos Vereadores pela atenção e empenho. Nós do turismo fomos embasados nesse decreto e não temos uma qualificação com relação ao fretamento e ao turismo. Então, eu gostaria de propor sugestões.

A primeira, é de qualificar, colocando um selo de distinção, até para que a equipe que fiscaliza nas ruas pudesse identificar e tratar com distinção, com mais respeito. Porque esse tratamento não temos hoje por parte dos órgãos fiscalizadores. Fomos abordados de forma bastante ríspida e incoerente.

Segundo, eu gostaria que as vans do setor do turismo fossem classificadas como micro-ônibus de pequeno porte, porque no documento elas vêm marcadas como micro-ônibus, mas há uma grande distinção. Darei um exemplo: em Congonhas, as vans só podem parar próximo ao embarque da TAM, próximo ao salão das autoridades. Embaixo, onde ficam os táxis, no local de desembarque, é o local de parada de micro-ônibus. Em meu documento está escrito micro-ônibus: por que então não posso parar lá embaixo? Se parar, o fiscal multa. É preciso, portanto, ser esclarecido o que é válido para uma coisa e o que é válido para outra.

Outro item: estacionamento. Para o turismo, estacionamento é essencial. Não há como fazer um *city-tour*, parar para um grupo descer e ficar dando volta no quarteirão, porque vou poluir mais, obstruir o trânsito, pois vou precisar circular. Estamos na contramão da Lei Orgânica.

Foi entregue um documento aos senhores, onde consta foto de uma van parada em vaga da Zona Azul. Não ocupamos mais do que o espaço de um automóvel. Existem caminhonetes SUV, ou cabines duplas que são maiores do que uma van e podem parar normalmente. Além disso, a Zona Azul é paga.

O art. 13, parágrafo único, dispõe que serão estudadas medidas quanto ao estacionamento e outros aspectos. Eu gostaria que os senhores analisassem e mantivessem uma coerência. Não tenho, por exemplo, como pegar um grupo de pessoas com deficiência



física sem ter um local para parar e aguardar essas pessoas enquanto realizam o passeio. É lógico que se vão demorar cinco horas, não preciso ficar parado esperando. Mas, se é coisa rápida, de 15 minutos a 1 hora, deveria ser autorizado o estacionamento.

Quarto item: houve uma reunião no DTP; a partir da segunda-feira serão tomadas algumas medidas, como cadastramento. Então, eu gostaria de colocar em pauta que, se não era possível, foi analisado e agora é possível, estivesse tudo isso na lei. Já que o decreto será alterado em relação a algumas coisas, se não mexermos na lei, essas coisas mexidas voltarão, porque, o que será válido é o que está na lei. Estou falando do pedido de autorização, porque, com o cadastramento, não vai precisar mais a parte do turismo. Eu gostaria que isso estivesse claro na lei. Nós ouvimos tanto que a Prefeitura precisava ser informada, que ela precisava saber o que o setor faz, como a atividade é, como deixa de ser. Agora, no DTP, eles falaram que não vão mais englobar essa parte. Gostaríamos então que isso estivesse na lei.

O artigo 10, § 2º, trata do GPS. Gostaríamos da não-obrigatoriedade do uso de GPS para o turismo. Foi dito que o GPS para o turismo serviria apenas como informativo, como orientação. Acho que ele não é tão necessário assim, pois todos nós já temos GPS. A maioria que trabalha com turismo já tem esse equipamento, que tem um custo. Existe um sistema chamado TMC, do qual não temos ainda aperfeiçoamento e transmissão. Mas, quando tivermos, ele informará quais são as vias mais congestionadas. O GPS que os senhores querem implantar tem um custo alto. Em princípio, falou-se em 6 mil reais; depois o Vereador informou que seriam 2 mil ou 2,3 mil reais. Mas ainda assim é caro. Se os senhores aperfeiçoassem o sistema de TMC, não serviria somente para o turismo, mas para toda a sociedade que tem o GPS.

Sublocação: não é aceita pela SPTrans. Quando há eventos grandes em São Paulo, há sempre uma empresa contratada, responsável pelo evento. Mas nem sempre a empresa tem carros suficientes para atender à demanda. Por exemplo, um grupo Santander, que promove a Fórmula 1 e pede 50 carros. Uma empresa que dispõe de 35 carros precisa de



outra para ajudar. Isso a Prefeitura não reconhece. A pessoa mente que está trabalhando diretamente com o Santander, quando, na verdade, está trabalhando para outra empresa. Já que é para regularizar, vamos fazer o que é certo e não ficar mentindo.

Já que a MTU é um órgão tão competente quanto a SPTrans e tem validade de cinco anos, com vistoria de um ano e meio, eu gostaria que o TA representasse a mesma coisa: cinco anos para o TA e um ano e meio para a vistoria. (Palmas)

Peço esclarecimento do Sr. Secretário com referência aos serviços e pedidos de autorização feitos, muito confusos no início – Muitos não saíram, muitos foram indeferidos. Sabemos agora que todos os pedidos do turismo estão sendo deferidos. Só gostaria de saber como ficarão as multas que foram aplicadas em relação ao pessoal do turismo. Haverá uma ressalva? Gostaria de um esclarecimento a respeito e agradeço a todos, primeiramente aos Vereadores pelo desempenho, pelas mudanças no DTP - Departamento de Transportes Públicos, porque vocês enxergaram que mudanças precisam ser feitas e é graças ao empenho de todos.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Está encerrado com o Sr. Marcos Roberto e agradeço as palavras e as sugestões. Está aberto aos Srs. Vereadores presentes: Tem a palavra o nobre Vereador Goulart.

O SR. GOULART – Basicamente, o que foi falado já tinha ouvido. Propusemos o substitutivo que encaminhei ao Líder do Governo, passei cópias ao secretário para que possamos construir juntos na Câmara, um substitutivo comum.

De tudo o que foi falado, ressalto a importância da questão do turismo que, no projeto, tem sido tratado como eventual, mas todos que trabalham com turismo sabem que há muitos anos, desde a constituição da Comissão de Turismo, Lazer e Gastronomia estamos trabalhando para que haja o *City Tour* na cidade de São Paulo, que é uma dívida que a cidade de São Paulo tem para com o setor de turismo.



São Paulo é a cidade que possui o maior número de leitos hoteleiros e restaurantes do mundo. Somos a capital mundial da gastronomia e, lamentavelmente, temos essa divergência histórica com os argentinos. Se for a Buenos Aires, pode-se estacionar em qualquer lugar, em qualquer lugar, não. Trânsito regular. Até no Boca Juniors, há o Museu do Boca Juniors, quem não conhece que foi à Argentina? Em São Paulo, você para no Pátio do Colégio, o cidadão vai lá e dá “tapas” na lataria do ônibus e xinga, É uma educação fantástica! É lamentável que isso ocorra em 2009.

Está havendo uma acessibilidade muito grande por parte da Secretaria, várias reuniões com os departamentos da SPTours, a Fernanda inclusive trata proximamente conosco, o Caio, junto ao Secretário, Alexandre de Moraes. Certamente, a questão do turismo, dessa vez será resolvida. Há mais de dois anos houve uma reunião com o Dr. Cesar na Secretaria. Existem muitos pontos a serem equacionados e acredito que brevemente será criado o *City Tour* na cidade de São Paulo. Citei-o várias vezes em nossas reuniões, sou autor da Lei do Museu do Futebol. Outro dia aluguei um ônibus para levar minha equipe para conhecer o Museu do Futebol. Paramos lá e o ônibus precisou ficar dando voltas. É piada!

Quero contestar as palavras do Sr. José Carlos de que “ouvido não é pinico”. Defendi, inclusive, na quarta-feira passada os Vereadores do PT quando o cidadão disse ser eleitor do PT, criticando a posição dos mesmos. Defendi e defendo a posição dos Vereadores do PT na pessoa do Sr. Senival Moura que, desde o princípio - mesmo sendo do segmento de cooperativa e defendê-la com muita galhardia - colocou-se ao nosso lado, da Vereadora Marta Costa, do Vereador Ricardo Teixeira em alguns pontos divergentes em relação à portaria. E propusemos alteração na questão do projeto. A questão do teatro é um ponto que levantamos, a proposta da constituição de uma comissão.

Então sem partidarizar, desde o princípio não sou do PT, não aceito e não sou filho de pai assustado. Você pronunciou as suas palavras e eu as minhas. Disse que sou da bancada de apoio ao Governo e sou. E mesmo assim, me posicionei contrário à portaria desde



o primeiro momento e os pontos divergentes que temos em relação às leis - falei para vocês - não quero em nenhum momento que a proposta de substitutivo seja de minha autoria. Quero que seja uma proposta de comum acordo, porque senão não passa nesta Casa. Estamos trabalhando juntos para construir com a Associação de Representantes, tanto da Assofresp - Associação das Micros, Pequenas e Medias Empresas de Fretamento e Turismo do Estado de São Paulo, quanto da Transfretur - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros e Turismo de São Paulo e com os usuários. E com esta bandeira, conseguiremos avançar. Do contrário, não.

Vejo que há convergências. A Secretaria, através dos técnicos da CET - conversei ainda ontem com o Sr. Secretário e alguns técnicos da SPTrans e da SPTours e conseguiremos chegar a um bom termo.

Tenho certeza de que com a constituição dessa comissão que terá vez e voz na Secretaria, os pontos de paradas, os novos trajetos serão discutidos. Em nenhum momento, o relatório será de qualquer bancada. Será um relatório e um substitutivo proposto pela maioria dos Srs. Vereadores.

Cumprimento, como é a última audiência, acredito que na quarta-feira votaremos o projeto e tenho certeza de que o Geraldo, o Jorge, cada um dos usuários, antes da votação, serão ouvidos. O Vereador Netinho colocou o gabinete à disposição e também colocamos os nossos gabinetes da Comissão de Transportes à disposição. Fizemos uma proposta de substitutivo que não é uma proposta final, pois deve haver diálogo com todos os Vereadores, mas é muito importante.

Passei a aprender muito com os senhores. Tinha um contato muito próximo com as pessoas do *City Tour*, porque trabalhamos muito o turismo nesta Cidade, mas desconhecia o fretamento como um todo. Para mim que sou da Comissão de Trânsito, foi um aprendizado muito grande e estou certo de que os senhores fincaram a bandeira na Câmara Municipal de São Paulo. Vamos defendê-la por muitos e muitos anos juntos!



Folha nº	119	do
Processo nº	5209	
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg.	10.835	29

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Tem a palavra o nobre Vereador Jamil Murad.

O SR. JAMIL MURAD – Bom dia, Secretário, Srs. Vereadores, participantes desta audiência pública. Eu, juntamente com o Vereador Netinho de Paula, representamos o PC do B. Um primeiro esclarecimento, estivemos debatendo esse tempo todo. Eu e Netinho tínhamos um compromisso externo que ficaria péssimo se não comparecêssemos. A votação era simbólica e não nominal no outro dia. Então, não tivemos oportunidade de registrar que éramos contra o projeto. Estou registrando para os interessados que não somos políticos de duas caras e a opinião e o compromisso público que tínhamos continuam válidos.

Somos contra esse projeto. Queremos construir um substitutivo que atenda o interesse do usuário e dos empreendedores do setor. Nós estamos interessados em contribuir com a sociedade paulistana, e a sociedade paulistana funcionando mal tem repercussão negativa no Brasil inteiro porque as atividades econômicas que tem aqui, as comerciais, as industriais, de serviço, quando aqui vai mal, repercute no preço da mercadoria, dos serviços, na dificuldade da empresa. E a dificuldade da empresa repercute para quem mora em Mato Grosso ou no Acre. Então, a nossa responsabilidade é muito grande.

Segunda-feira nós vamos fazer um seminário em que trataremos autoridades reconhecidas de trânsito, de transporte para contribuir. Não é para passar por cima de ninguém, mas como político contribuir com um assunto de tamanha relevância que está afligindo a vida de brasileiros que moram aqui.

O Vereador Goulart, o relator do projeto de lei, afirmou que está sendo feito um esforço coletivo no qual participam os Vereadores, os líderes das bancadas partidárias, o Líder do Governo. Estamos fazendo um processo de negociação, de entendimento para ver como compatibilizamos os vários interesses. Em primeiro lugar, do usuário, do empreendedor e do poder público – seja Executivo ou Legislativo – no sentido de servir à sociedade.



Nesse sentido, o Secretário Alexandre de Moraes tem um papel muito importante porque o Prefeito tem na sua pessoa autoridade para negociar, para aparar as arestas, para buscar uma solução melhor. Éramos a favor da regulamentação como instrumento até para funcionar melhor tanto para o usuário quanto para o empreendedor. E que o poder público que somos nós – Executivo e Legislativo – mostrássemos serviço, dizendo: estamos buscando várias facetas para amenizar o drama do trânsito. A grande solução, Presidente Ricardo – eleito para dirigir a nossa comissão – nós sabemos que passa pelo metrô. O metrô se atrasou. Precisamos fazer uma resistência. Eu viajei na rede do metrô da Cidade do México, ela começou na mesma época que o nosso, mas está com mais de 200 quilômetros. O México é um país em desenvolvimento, parecido conosco, com o Brasil, um povo parecido com a gente. Então, por que eles construíram perto de 200 quilômetros e nós 61 quilômetros? Agora vamos ter mais alguns quilômetros, mais um pouco, mas o atraso é muito grande. Também os trens metropolitanos, já há tecnologia para a modernização, para servir melhor. E os ônibus? O ônibus regular, o fretado tem o seu espaço. Sou a favor de regulamentar essa proposta, para se permitir e fortalecer esse processo. Só o sistema regular não atende às necessidades da sociedade.

A nossa expectativa, ao apresentarmos o substitutivo, é que o Poder Executivo ajude-nos a avançar. O Sr. Secretário irá falar até um certo ponto. Vamos votar essa matéria na quarta-feira, provavelmente.

O Poder Legislativo negocia até minutos antes de ser aberto o painel, na votação. Assim, temos de continuar participando, negociando e tentando convencer pessoas. Há o momento da pressão e da negociação. Estamos no segundo momento. Vamos afunilar, para ver se conseguimos um bom resultado. Esse é o nosso propósito.

Cumprimento os senhores, pela organização dos trabalhos e pela batalha que todos travaram. Uma palavra ou outra mais ríspida não condena ninguém, porque a aflição dos senhores é muito grande. O resultado dessa portaria tem sido muito drástico para

empreendedores e usuários. Então, vemos que esse é um jogo de pressão. Até podem dizer:

“Estão ultrapassando os limites”. Pode ser que uma palavra ou outra seja mal colocada. Se não houver pressão, se os senhores tivessem ficado em suas casas, não haveria esse esforço para impedirmos que o setor morresse e o usuário fosse castigado.

Há pessoas que dizem que o usuário do fretado deveria entrar no metrô e no ônibus. Por que pessoas vão pagar mais se têm pontualidade, conforto e rapidez com o transporte público normal? (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Eu que agradeço, nobre Vereador.

Tem a palavra a nobre Vereadora Marta Costa.

A SRA. MARTA COSTA – Sr. Presidente, não venho aqui justificar, mas explicar a votação. Quando o projeto é votado aqui, há duas fases. Conhecemos a urgência dessa matéria. Então, votamos em primeira, apesar de haver divergências em vários aspectos. Votamos em primeira para ganharmos tempo. Agora o projeto está pronto para entrarmos com esse substitutivo, que está sendo construído pelos senhores e pelas lideranças desta Casa. O substitutivo estará pronto na quarta-feira. Assim, estaremos votando a matéria. Há urgência principalmente para a nossa cidade. Assim, essa questão precisa ser resolvida. Então, estamos construindo com os representantes dos senhores, os Srs. Maia e Jorge. Criamos uma subcomissão e estamos trabalhando juntos desde o início. O substitutivo será de agrado de todos. O Sr. Secretário, juntamente conosco, está trabalhando e se esforçando. Estamos aprendendo com os senhores.

Se não tivéssemos votado essa matéria, na quarta-feira, não poderíamos estar votando em segunda.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Eu que agradeço, nobre Vereadora Marta Costa, Presidente da Subcomissão de Transportes e Trânsito.

Tem a palavra o nobre Vereador Senival Moura.



O SR. SENIVAL MOURA – Bom dia a todos. Estamos discutindo e dialogando essa portaria, que veio para cá há cerca de 30 dias. Ouvimos muitas sugestões por parte de todos. Faço parte desta subcomissão, que está trabalhando sobre esse tema. Todos apresentaram propostas, para que construíssemos um substitutivo. Obviamente, não será o que vai estar entrando para ser discutido na próxima quarta-feira, mas, ao menos, já é parâmetro para o que queremos discutir. Tal substitutivo contempla a todos, pois contribuições vêm de todos os senhores, inclusive dos nobres Vereadores Goulart, Marta Costa, Jamil Murad, Claudio Prado e por mim. Dialogamos e abrimos mais um canal de negociação com o Poder Público e o Sr. Secretário, para que seja resolvido o problema de todos os senhores.

Primeiramente, concordo com as palavras do nobre Vereador Jamil Murad. Inicialmente, temos de pensar nos usuários e depois nos empreendedores. Temos de construir essa negociação. Acredito que o sol nasceu para todos. Quando há diálogo, o que está ocorrendo aqui, não tenho dúvidas de que conseguiremos resolver essa questão da melhor forma possível, sem penalizar trabalhadores e empreendedores. O substitutivo será de todos os 55 Vereadores, inclusive com a participação de todos. Tenho certeza de que o Sr. Secretário também vai contribuir e fazer o que é melhor para os senhores, a cidade e o trânsito. Quero e prezo isso. Tenho certeza de que isso vai acontecer.

Parabéns a todos. Tenho certeza de que todos seremos vitoriosos.

Muito obrigado pela participação de todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Eu que agradeço, nobre Vereador.

Tem a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Bom dia a todos. Não pertenço à comissão, mas fiz questão de acompanhar as audiências públicas, tanto da Comissão de Constituição e Justiça, quanto da de Transportes. O movimento e a participação dos senhores é importante. Para mim, está havendo um enriquecimento importante, pois aprendi e conheci coisas que não sabia sobre esse setor. Como trabalhador da Ford, em São Bernardo, ia trabalhar todos os dias de fretado,

mas conhecia as diversas especificidades que essa modalidade de transporte oferece. Um tipo de fretado é o que me pega no meu ponto e me leva até à Ford. Outro é o fretado que pega funcionários de várias empresas e os leva a vários lugares. Outro segmento é o eventual, já colocado aqui.

Vemos que há muitos problemas. Não acho que uma proposta boa tem de ser apenas minha. Se for boa, mas de autoria de qualquer parlamentar nesta Casa, para ajudar os senhores, votarei a favor, sem nenhum problema. Não sou ciumento. Esse é o meu papel.

Posicionei-me na quarta-feira. Disse que era contrário à portaria, Sr. Secretário, por acho que foi precipitada. Se não fosse, não haveria toda a confusão na cidade. Observei que há muitos trabalhadores e proprietários sem trabalhar, com prestações atrasadas. Algumas pessoas não têm hoje como sustentarem suas casas. Em função da portaria, digo que essa matéria precisa ser revista, até que fosse aprovado o projeto, após ser discutido, fato que está ocorrendo hoje. Não sou à favor do quanto pior, melhor. Estou aqui para achar uma solução, juntamente com todos, a Câmara e o Executivo, para resolvermos os problemas. É impossível vivermos sem os fretados na cidade de São Paulo. Isso ficou claro para mim. Então, temos de achar saídas, para que ninguém seja prejudicado. O próprio movimento dos senhores tem importância, porque usuários compraram a briga. O que ocorrerá com eles? Vão perder mais tempo para chegarem ao trabalho e vão gastar mais dinheiro. Mesmo com estacionamentos e pontos, pessoas terão de descer de um ônibus e pegar outras conduções, para chegarem até o local de seu trabalho.

Os problemas dos senhores e usuários precisam ser debatidos nesse projeto. O projeto foi votado em primeira. Todos nós já debatemos muito essa matéria. Temos a chance de melhorar o projeto, com a colaboração e a compreensão do Executivo. Assim, podemos achar uma saída vitoriosa para todos os senhores.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Eu que agradeço, nobre Vereador, pela



participação e contribuição.

Tem a palavra o nobre Vereador Ítalo Cardoso, Presidente da Comissão de Constituição e Justiça.

O SR. ÍTALO CARDOSO – Bom dia a todos. Saúdo aqui os Srs. Alexandre de Moraes, Secretário e César, Subsecretário, e Presidente da Comissão de Trânsito e Transportes. Em seu nome, cumprimento todos os Srs. Vereadores.

Poucas vezes a Câmara Municipal teve um processo tão pedagógico e educador, sob o ponto de vista da relação entre a Câmara Municipal, a Prefeitura e a sociedade civil, prestadores de serviços e usuários que dependem desse serviço, inclusive nos momentos de cada discussão.

Fiz um apelo na abertura da Comissão de Constituição e Justiça. Quando disse que, naquele momento, estaríamos discutindo aspectos jurídicos, tive medo de que boa parte das pessoas não entendesse o que estava falando. Achei que pensassem que ali teríamos de resolver todos os problemas práticos do projeto. Pessoas não só me entenderam como também trouxeram propostas naquela reunião. Também estão trazendo propostas concretas nesta reunião.

Marcou-me muito o pronunciamento do Sr. Maia, quando disse: “Não precisam se preocupar com os fretados, porque, no dia em que o Estado e a Prefeitura oferecem transporte público de qualidade e quantidade, ninguém vai precisar e querer fretados. Estou citando o Sr. Maia, por não ser do PT. Então, tem a sua preferência e relação com outros partidos e Vereadores e deputados. Nem por isso, deixo de reconhecer a sua importância. É uma liderança que os senhores indicaram. Seu pronunciamento, na primeira audiência, foi fundamental. Deu inclusive norte para muitos Vereadores, inclusive para mim e para o Sr. Alfredinho. Tivemos a grandeza de reconhecermos que não conhecíamos o dia a dia da categoria. Portanto, é difícil falarmos aqui e defender quando não conhecemos o dia a dia.

Nós do PT temos uma grande referência, o nobre Vereador Senival Moura.



Também tivemos a felicidade de contarmos com os nobres Vereadores Chico Maceba, que já foi Presidente da CET, Donato e Alfredinho e usuários. Conseguimos falar até com as bancadas.

O Sr. José Carlos não está desrespeitando ninguém, quando fala sobre a bancada do PT. Fico contente por isso. Não acho que houve desprestígio por nenhuma bancada. Esse projeto inclusive teve uma característica aqui. Referente a ele, todos os Srs. Vereadores de todos os partidos manifestaram-se, independentemente do que está pensando a direção partidária. Vereadores do PSDB isoladamente tiveram posições importantes aqui, mesmo sendo da base governista. Também falo da importância dos Vereadores do DEM e do nobre Vereador Abou Anni, que dá base de sustentação ao Governo. O nobre Vereador Ricardo Teixeira também é da base governista, mas sabemos da sua importância e do quanto S.Exa. conhece o transporte coletivo. Então, vemos que esse debate está sendo muito rico para todos nós.

Sr. Presidente e Sr. Secretário, como não se faz omelete sem que o ovo não seja quebrado, este é o momento de apontarmos onde está a dificuldade. Então, quando falo do Sr. Marcos, se ele tem um micro-ônibus, tem de ser enquadrado nesse setor, e ocupar o espaço reservado para essa modalidade de transporte. Por que ele vai ficar lá, quase na Bandeirantes, sendo que poderia ocupar o espaço acima? Ele está ajudando subprefeituras, o Governo e os Srs. Vereadores a melhorarem o projeto. Cada vereador aqui tem atormentado não só o Sr. Secretário como também os membros da Secretaria, procurando achar uma saída aqui ou ali. Nesta semana, fui tratar de um problema no projeto. Ocorre que não para discutirmos essa questão aqui, por ser pequena em relação ao tamanho da discussão aqui. Os técnicos estão fazendo o possível dentro do que podem, porque estão na rua, no dia a dia.

Na quarta-feira ou quinta-feira, quando votarmos esse projeto, tenho certeza de que será o melhor que conseguiremos chegar, principalmente porque os senhores deram contribuições e estão dando, com maturidade, pois vieram aqui discutir um problema sério.



Conheço e convivo muito com o Diquinha(?), da Dicatur. Por isso, digo que ele trabalha e corre muito.

Não acho que quem está aqui quer boa vida. Vou fechar o meu pronunciamento com as palavras do Sr. Maia. No dia em que a Prefeitura oferecer ônibus de qualidade e quantidade e metrô para transportarem pessoas de suas casas até o seu trabalho, na hora certa, essa modalidade de transporte será dispensável. Hoje os senhores estão bem vindos. A cidade precisa muito desse setor. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Muito obrigado, nobre Vereador Ítalo Cardoso, inclusive ao se referir ao meu nome. Todos sabem o meu ponto de vista sobre os fretados. Sou da base governista e estamos fazendo o possível e o impossível. Muitos dos senhores reclamaram, no sábado passado e hoje, que o Sr. Secretário pouco se posicionou. Ocorre que S.Exa. tentou falar, por duas vezes, na semana passada e não ouvimos S.Exa. Mesmo adoecido, veio aqui e participou dos trabalhos e quer falar agora. Assim, peço a todos que o ouçam, por favor. Com manifestações dos senhores, seu pronunciamento não se concretizará. Então, vamos ouvir S.Exa. em silêncio. Depois, poderemos discutir novamente. Durante toda a semana, haverá discussões. Mesmo discordando em vários pontos, vamos ouvir o Sr. Secretário, repito.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. ALEXANDRE DE MORAES – Bom dia a todos. Cumprimento o Sr. Presidente desta comissão, nobre Vereador Ricardo Teixeira, os nobres Vereadores Senival Moura, Marta Costa, Ítalo Cardoso, Alfredinho, Jamil Murad, Goulart, José Police Neto e Juscelino Gadelha e todos os servidores da Câmara Municipal

Sr. Presidente, como já disse no sábado passado, tenho oportunidade hoje de parabenizar novamente a Câmara Municipal e o nobre Vereador Ítalo Cardoso, Presidente da Comissão de Constituição e Justiça. Em seu nome, parabenizo esta comissão, pelo exercício democrático que V.Exa. está demonstrando. Parabenizo também a participação de todos,



discutindo, dialeticamente, propostas e conversas que tivemos não apenas com o nobre Vereador José Police Neto, líder do Governo, como também com todos os vereadores presentes, sobre a questão dos fretados.

O Governo defende a necessidade de haver regulamentação no setor de fretamentos e demais setores, que, de uma forma ou outra, afetam o trânsito e o transporte na capital. Recebemos a proposta de substitutivo do nobre Vereador Goulart e inúmeras outras emendas. Inclusive, o Sr. Presidente, nobre Vereador Ricardo Teixeira, encaminhou várias propostas que estão sendo analisadas.

Em respostas a algumas indagações feitas, digo que a análise de vários pontos está sobrestada, exatamente porque a Câmara Municipal está discutindo a portaria e esse projeto de lei, em respeito à Câmara Municipal e a esta comissão. Não iríamos fazer alterações do que está sendo discutido aqui. Isso seria falta de respeito e autonomia da Câmara Municipal de São Paulo em todos os pontos operacionais e procedimentais, diuturnamente. Não apenas o DTP como o DSV vêm avançando e otimizando.

Foi falado aqui a questão do turismo, já solucionada. Também foi falado sobre a questão de vans. Várias questões estão sendo solucionadas, a partir da dinâmica do próprio procedimento. Também estão sendo analisados aqueles dois dentes colocados. O Sr. Presidente, nobre Vereador Ricardo Teixeira, levou duas plantas, para que pudéssemos analisar os fatos. Inclusive, há um dente na região mais central, na Tiradentes, e outro na região da Estação São Judas, no metrô. Essas questões estão sendo analisadas, como a do CBS, dentro daquilo que a Prefeitura colocou, desde o início da necessidade de se regulamentar e não desnaturalizar o projeto de lei. A Prefeitura defende que o projeto de lei não seja desnaturalizado. Obviamente a Prefeitura, a Secretaria e o próprio Prefeito, Sr. Gilberto Kassab, não somos donos da verdade. Por isso, é importante haver essa discussão e essa análise.

Tenha absoluta certeza e tranquilidade, como bem disse os nobres Vereadores



Folha nº	158
Processo nº	59209
Eduardo Vasconcelos Oliveira	
Reg. 10.835	

Senival Moura e Ítalo Cardoso que, ao dizer que, na quarta-feira, vamos conseguir o melhor que pudermos para o município de São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) – Eu que agradeço, Sr. Secretário.

Na próxima semana, haverá mais discussões. O dia de hoje foi bastante proveitoso.

Em não havendo mais nada a ser tratado, agradeço a presença de todos.

Estão encerrados os nossos trabalhos.



LIDO HOJE

19 AGO 2009

PRESIDENTE

APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO
À SANÇÃO

19 AGO 2009

PRESIDENTE

Atualizado - 19/08 - 12:58 hs

159

Secretaria de Registro
Parlamentar e Redação

20 AGO 2009

SGP-4

SUBSTITUTIVO

AO PROJETO DE LEI Nº 512, DE 2009

Folha nº 159

Processo nº 512/09
Eduardo Vasconcelos Oliveira

Dispõe sobre a atividade de
fretamento no âmbito do Município de
São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º. O transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao disposto nesta lei.

§ 1º. As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

§ 2º. Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados.

§ 3º. A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.



Folha nº	110	2º
Processo nº	5209	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

60

§ 4º. Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Seção I

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

Art. 2º. As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização - TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 1º. O Termo de Autorização - TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos:

I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;

II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM do Município em que estiver localizada a sua sede;

IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional;



Folha nº	161	300
Processo nº	52109	161
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.835		

VII - Comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículos;

VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

§ 2º O "Termo de Autorização - TA" poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vinculo ao Serviço - CSV.

Art. 3º. Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vinculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV, em nome da operadora ou de seus sócios;

II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;

III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;

IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da legislação em vigor;

V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, no código 3;

VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;



Folha nº	162	do	4
Processo nº	57209		
Eduardo Vasconcellos Oliveira			
Reg. 10.835			

162

VII - comprovante da idade máxima do veículo de:

- a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus;
- b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos;

VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de Transportes, do atendimento a:

a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

1 - adaptação de todos os veículos à norma ABNT/NBR 15.320 de 2005, ou outra superveniente que a revogue, até a data de 03 de dezembro de 2014;

2 - não obstante o dispositivo do item acima, para emissão de novos certificados de vínculo ao serviço - CVS - será necessária a comprovação das especificações estabelecidas na ABNT/NBR 15.320 de 2005 ou outra superveniente que a revogue.

b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível.

Art. 4º. Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente:

I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização - TA;

II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos:

- a) Termo de Autorização - TA;
- b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;
- c) Plano de Operação do veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no artigo 9º desta lei;



Folha nº	163	510
Processo nº	51219	103
Eduardo Vasconcellos Oliveira		
Reg. 10.835		

d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;

e) lista completa de passageiros;

f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com fotografia, na categoria profissional "D" ou "E" do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º. No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 6º. Os Termos de Autorização - TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei.

Seção II

Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º. O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas:

I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento;

II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento.



Folha nº	164	do	5
Processo nº	51209		164
Eduardo Vasconcelos Oliveira			
Reg. 10.835			

Parágrafo único: A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 8º. Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 9º. Atendidas as condições previstas nos artigos 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento:

I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes;

II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, áudio-visual, assembléias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros;

Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço.

Art. 10. Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - Transporte rotineiro de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de usuários;



Folha nº	165	do
Processo nº	512/09	
Eduardo Vasconcelos Oliveira		
Reg. 10.835		

65

II - Transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários.

Art. 11. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no artigo 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão:

I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá:

- a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber;
- b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT;
- c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante.

II - instalar aparelho identificador de localização - GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento - SIM da São Paulo Transporte S.A. - SPTrans.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo.

§ 2º. A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do "caput" deste artigo.

Art. 12. Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem



Folha nº	1100	de	8
Processo nº	51169		
Eduardo Vasconcelos Oliveira			
Reg. 10.835			

66

Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas.

§ 1º. No caso dos veículos mencionados no "caput" deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º. Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 13. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 14. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.

Parágrafo único. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico.



Folha nº 167 do 9
Processo nº 512/09
Eduardo Vasconcelos Oliveira
Reg. 10.835

167

Seção III

Das Penalidades Aplicáveis

Art. 15. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas:

I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos;

II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização - TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos cancelados.

§ 1º. O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

II - retenção e/ou remoção do veículo;

III - aplicação de multa, no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 2º. O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo;



Folha nº	168	de	68
Processo nº	512/09		
Eduardo Vasconcelos Oliveira			
Reg. 10.835			

II - aplicação de multa, no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 3º. A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis.

Art. 16. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Seção IV

Das Disposições Finais

Art. 17. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 18. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos artigos 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do artigo 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a



Folha nº	150	de	11
Processo nº	5209		
Eduardo Vasconcellos Oliveira			
Reg. 10.835			

operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos.

Art. 19. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.

Art. 20. No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a:

I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes;

II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas;

III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos;

IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes, inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento.

V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado.

§1º A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT



Folha nº 170 do 2
Processo nº 5209
Eduardo Vasconcelos Oliveira
Reg. 10.835

II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA;

III - Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV;

IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP

V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans;

VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento;

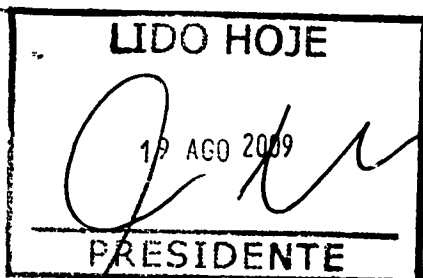
VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento.

§2º O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal.

Art. 21. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

João Police
Neto
Gentil



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº

Processo nº

Eduardo Vasconcellos Oliveira

Reg. 10.885

Secretaria de Registro
Parlamentar e Redação

20 AGO 2009

SGP - 4

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE
TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO
APRESENTADO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 0512/09.

Trata-se de Substitutivo apresentado em Plenário ao projeto de lei nº 512/09, de autoria
do Executivo, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São
Paulo.

O Substitutivo apresentado acresce parágrafo ao artigo 2º com a finalidade de possibilitar
que o Termo de Autorização - TA seja fornecido de maneira simplificada às operadoras
sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não
rotineiro de passageiros.

Ao art. 9º, inciso II, foram incluídos, dentro da categoria de veículos que realizam o
transporte não rotineiro de passageiros, os veículos voltados ao atendimento das
finalidades correlatas ao cinema, áudio-visual, assembleias e reuniões de trabalhadores,
deixando sem controvérsia tratar-se de um rol meramente exemplificativo.

Também se encontra melhor especificado, neste Substitutivo, o que se entende como
transporte rotineiro e não rotineiro de passageiros, conceitos necessários para a correta
compreensão da Lei.

O Substitutivo ainda especifica que o local de embarque e desembarque de passageiros
das operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverá se dar
preferencialmente, e não exclusivamente, nas instalações disponibilizadas pela
contratante do serviço, prevendo ainda a possibilidade de pontos específicos para tal
finalidade serem estabelecidos e autorizados pela SMT.

Por fim estabelece a previsão da constituição de uma Comissão de Acompanhamento da
Regulamentação do Fretamento – CAREF, de caráter consultivo, vinculada à SMT, a ser
constituída no prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da lei, por decreto municipal.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 172
Processo nº 512/09
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.835

PL 512/09

O Substitutivo aprimora a proposta original, razão pela qual somos

PELA LEGALIDADE

Quanto ao mérito, a Comissão pertinente opina no sentido da aprovação do Substitutivo apresentado que melhor se coaduna com o interesse público.

A Comissão de Finanças e Orçamento se manifesta no sentido de que nada obsta a sua aprovação.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.
Sala das Comissões Reunidas,

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRANSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO
LAZER E GASTRONOMIA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Painel Eletrônico - Plenário

Matéria : Substitutivo ao PL 512/2009

Reunião : 47ª Sessão Extraordinária
Data : 19/08/2009 - 21:53:37 às 21:57:13

Nome do Parlamentar
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
ABOU ANNI
ADILSON AMADEU
ADOLFO QUINTAS
AGNALDO TIMOTEO
ALFREDINHO
ARSELINO TATTO
ATÍLIO FRANCISCO
AURÉLIO MIGUEL
CARLOS ALBERTO BEZERRA JUNIOR
CARLOS APOLINÁRIO
CELSO JATENE
CHICO MACENA
CLAUDINHO DE SOUZA
CLAUDIO PRADO
CLAUDIO FONSECA
DALTON SILVANO
DOMINGOS DISSEI
DONATO
EDIR SALES
ELISEU GABRIEL
FLORIANO PESARO
FRANCISCO CHAGAS
GABRIEL CHALITA
GILSON BARRETO
ANTONIO GOULART
ÍTALO CARDOSO
JAMIL MOURAD
JOÃO ANTÔNIO
JOOJI HATO
JOSÉ AMÉRICO
JOSÉ OLÍMPIO
JOSÉ POLICE NETO
JULIANA CARDOSO
JUSCELINO GADELHA
JOSÉ FERREIRA (ZELÃO)
MARCELO AGUIAR
MARTA COSTA
MILTON FERREIRA
GILBERTO NATALINI
NETINHO DE PAULA
NOEMI NONATO
PAULO FRANGE
PENNA
QUITO FORMIGA
ROBERTO TRIPOLI
SANDRA TADEU
SENIVAL MOURA
SOUZA SANTOS
TONINHO PAIVA
USHITARO KAMIA
WADIIH MUTRAN

Partido	Voto
PR	Sim
PV	Sim
PTB	Sim
PSDB	Sim
PR	Sim
PT	Nao
PT	Nao
PRB	Sim
PR	Sim
PSDB	Sim
DEM	Sim
PTB	Sim
PT	Nao
PSDB	Sim
PDT	Sim
PPS	Sim
PSDB	Sim
DEM	Sim
PT	Nao
DEM	Sim
PSB	Sim
PSDB	Sim
PT	Nao
PSDB	Sim
PSDB	Sim
PMDB	Sim
PT	Nao
PCdoB	Nao
PT	Nao
PMDB	Sim
PT	Nao
PP	Sim
PSDB	Sim
PT	Nao
PSDB	Sim
PT	Nao
PSC	Sim
DEM	Sim
PPS	Sim
PSDB	Sim
PCdoB	Nao
PSB	Sim
PTB	Sim
PV	Sim
PR	Sim
PV	Sim
DEM	Sim
PT	Nao
PSDB	Sim
PR	Sim
DEM	Sim
PP	Sim

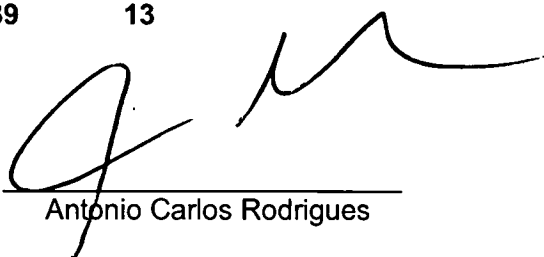
Totais da Votação :

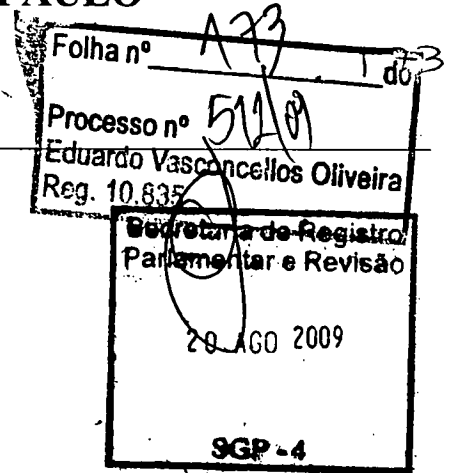
SIM
39

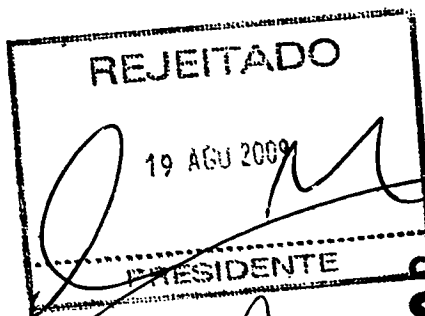
NÃO
13

TOTAL
52

Resultado da Votação :


Antonio Carlos Rodrigues





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 174 do
Processo nº 512/09
Eduardo Vesconcellos Oliveira
Reg. 10.835

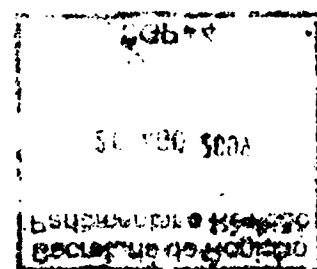
Secretaria de Registro
Parlamentar e Redação
20 AGO 2009
SGP-4

Emenda 03

O Art. 14 do Substitutivo do PL 512/09 fica acrescido do parágrafo 4º com a seguinte redação:

“ Ficam anistiadas eventuais multas aplicadas através da Portaria SMT.GAB nº 58/2009 no período compreendido entre a data de sua edição até a promulgação da presente lei.”

Jamíl Murad
Vereador e Líder da Bancada do PCdoB



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Painel Eletrônico - Plenário

Matéria : Emenda ao PL 512/2009

Reunião : 47ª Sessão Extraordinária

Data : 19/08/2009 - 21:58:04 às 22:02:02

Folha nº 175 do

Processo nº 512/09

Eduardo Vasconcellos Oliveira

Reg. 10.835

Secretaria de Registro
Parlamentar e Revisão

20 AGO 2009

SGP-4

Nome do Parlamentar	Partido	Voto
ANTONIO CARLOS RODRIGUES	PR	Nao
ADILSON AMADEU	PTB	Nao
ADOLFO QUINTAS	PSDB	Nao
AGNALDO TIMOTEIO	PR	Nao
ALFREDINHO	PT	Sim
ARSELINO TATTO	PT	Sim
ATÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
AURÉLIO MIGUEL	PR	Nao
CARLOS ALBERTO BEZERRA JUNIOR	PSDB	Nao
CARLOS APOLINÁRIO	DEM	Nao
CELSE JATENE	PTB	Sim
CHICO MACENA	PT	Sim
CLAUDINHO DE SOUZA	PSDB	Nao
CLAUDIO PRADO	PDT	Nao
CLAUDIO FONSECA	PPS	Nao
DALTON SILVANO	PSDB	Nao
DONATO	PT	Sim
EDIR SALES	DEM	Nao
ELISEU GABRIEL	PSB	Sim
FLORIANO PESARO	PSDB	Nao
FRANCISCO CHAGAS	PT	Sim
GABRIEL CHALITA	PSDB	Nao
GILSON BARRETO	PSDB	Nao
ÍTALO CARDOSO	PT	Sim
JAMIL MOURAD	PCdoB	Sim
JOÃO ANTÔNIO	PT	Nao
JOOJI HATO	PMDB	Nao
JOSÉ AMÉRICO	PT	Sim
JOSÉ OLÍMPIO	PP	Nao
JOSÉ POLICE NETO	PSDB	Nao
JULIANA CARDOSO	PT	Sim
JUSCELINO GADELHA	PSDB	Nao
JOSÉ FERREIRA (ZELÃO)	PT	Sim
MARCELO AGUIAR	PSC	Sim
MILTON FERREIRA	PPS	Nao
GILBERTO NATALINI	PSDB	Nao
NETINHO DE PAULA	PCdoB	Sim
NOEMI NONATO	PSB	Nao
PAULO FRANGE	PTB	Nao
QUITO FORMIGA	PR	Nao
SANDRA TADEU	DEM	Sim
SENIVAL MOURA	PT	Sim
SOUZA SANTOS	PSDB	Nao
TONINHO PAIVA	PR	Nao
USHITARO KAMIA	DEM	Nao
WADIH MUTRAN	PP	Nao

Totais da Votação :

SIM
17

NÃO
29

TOTAL
46

Antonio Carlos Rodrigues

Segue _____ juntado _____, nesta data
Documento _____ e pspel de informação
Rubricado _____ sob folha _____ n.º 176
Em 20, 08, 09

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA

RF. 107835

Secretário



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Folha nº 176
Processo nº 572/09
Eduardo Vasconcelos Oliveira
Reg. 10.835

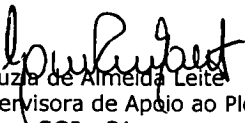
do processo n.º 572 de 20 09 / 20 / 08 / 09 (a) 176
Papel para informação, rubricado como folha nº 176
EDUARDO VASCONCELOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

À SGP-2

Sra. Secretária:

O Substitutivo do Líder do Governo de fls. 159 a 170, ao presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª discussão e votação na 46ª Sessão Extraordinária, no dia 19 de agosto do corrente. Outrossim, informo que a Emenda de fls. 174 foi rejeitada.

20/08/2009

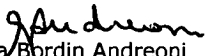

Luzia de Almeida Leite
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP - 21

À SGP - 23

Sr. Supervisor,

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto Legislativo

20/08/2009

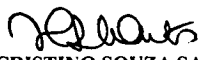

Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO EM SGP-2
EM 26 / 08 / 09
17:00
AS 17:00

Sr:Orlando,

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica.
Preparar registro e carta de lei.

19/08/2009


JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Sr. Supervisor,

Oficiado, conforme solicitação de V. Sa.

19/08/2009


ORLANDO KOCI MENDES
Técnico Administrativo

Segue <u>AM</u> juntado <u>S</u> nesta data
documento <u>S</u> e papel de
informação
rubricada <u>S</u> sob folhas <u>nº 177 a 199</u>
Em <u>31/08/2009</u> .


Anderson Rogério de Souza
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 19 de agosto de 2009.

23 - OF-SGP23
23- 02724/2009

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 19 de agosto do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 512/09, de autoria do Executivo, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Gilberto Kassab
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.


JCSS/ars



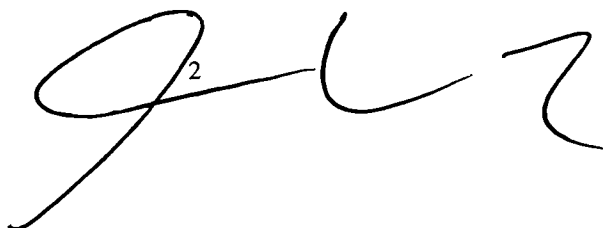
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 19 DE AGOSTO DE 2009. Cópia extraída de fls. nº 159/140 do Processo. (PROJETO DE LEI Nº 512/09). (Executivo). Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º O transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao disposto nesta lei. § 1º As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo. § 2º Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados. § 3º A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo. § 4º Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA. Seção I Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento Art. 2º As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização – TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes –



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SMT. § 1º O Termo de Autorização - TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos: I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes; II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ; III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM do Município em que estiver localizada a sua sede; IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal; V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional; VII - comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículo; VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP. § 2º O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS. Art. 3º Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos: I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV, em nome da operadora ou de seus sócios; II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV; III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor; IV -





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, nos termos da legislação em vigor; V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, no código 3; VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes; VII - comprovante da idade máxima do veículo de: a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus; b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos; VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de Transportes, do atendimento a: a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; 1 - adaptação de todos os veículos à norma ABNT/NBR 15.320 de 2005, ou outra superveniente que a revogue, até a data de 03 de dezembro de 2014; 2 - não obstante o dispositivo do item acima, para emissão de novos Certificados de Vínculo ao Serviço – CVS – será necessária a comprovação das especificações estabelecidas na ABNT/NBR 15.320 de 2005 ou outra superveniente que a revogue; b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível. Art. 4º Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente: I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização – TA; II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos: a) Termo de

3



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Autorização – TA; b) Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS; c) Plano de Operação do Veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no art. 9º desta lei; d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade; e) lista completa de passageiros; f) Carteira Nacional de Habilitação – CNH, com fotografia, na categoria profissional “D” ou “E” do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros. Art. 5º No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo. Art. 6º Os Termos de Autorização – TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço – CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei. Seção II Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo Art. 7º O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas: I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento; II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento. Parágrafo único. A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria

4



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 182 do processo
nº 01-512 de 2009
Anderson Rogério de Souza
Técnico Administrativo

Municipal de Transportes. Art. 8º Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Art. 9º Atendidas as condições previstas nos arts. 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento: I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes; II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros. Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço. Art. 10. Para os efeitos desta lei, considera-se: I - transporte rotineiro de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de

5



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

usuários; II – transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários. Art. 11. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no art. 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão: I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá: a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber; b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT; c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante; II - instalar aparelho identificador de localização – GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento – SIM da São Paulo Transporte S.A – SPTrans. § 1º A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo. § 2º A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do “caput” deste artigo. Art. 12. Os veículos que



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas. § 1º No caso dos veículos mencionados no "caput" deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. § 2º Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes. Art. 13. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Art. 14. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade. Parágrafo único. Em caráter excepcional e transitório, desde que não

7



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico. Seção III Das Penalidades Aplicáveis Art. 15. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas: I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos; II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização – TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos cancelados. § 1º O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções: I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização – TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço – CVS; II - retenção e/ou remoção do veículo; III - aplicação de multa, no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação. § 2º O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções: I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo; II - aplicação de multa, no



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação. § 3º A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis. Art. 16. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro. Seção IV Das Disposições Finais Art. 17. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos – DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, pela São Paulo Transporte S.A – SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET. Art. 18. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos arts. 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação. Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do art. 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos. Art. 19. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas. Art. 20. No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a: I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes; II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas; III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos; IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes, inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento; V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado. § 1º A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades: I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT; II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA; III -

10



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV; IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP; V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET; VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans; VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento; VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento. § 2º O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal. Art. 21. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação. Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Eu, **ANDERSON ROGERIO DE SOUZA**
Técnico Administrativo, extraí a presente

cópia fielmente de fls. do livro competente nº 61 e digitei. Eu, **CREUSA LEONILDA SILVA ZACARIAS**
Técnico Administrativo, a conferi. São Paulo, 19 de agosto de 2009.

Supervisor de Finalização do Processo Legislativo, **JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS**
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo.

Visto, **ÂNGELA BORDIN ANDREONI**
Secretária de Apoio Legislativo, Secretária de Apoio Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo.-

U
JCSS/ars.

[Handwritten signature]
11



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI Nº 14.971 DE 25 DE agosto DE 2009.

Dispõe sobre a atividade de fretamento
no âmbito do Município de São Paulo.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 19 de agosto de 2009,
decretou a seguinte lei:

Art. 1º O transporte coletivo privado de passageiros, na
modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao
disposto nesta lei.

§ 1º As disposições desta lei aplicam-se à atividade de
fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem,
destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

§ 2º Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o
transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não
seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados.

§ 3º A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por
ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove)
pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.

§ 4º Os veículos que desempenham a atividade de fretamento
deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por
Veículos Automotores – PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida
pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Seção I

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

Art. 2º As atividades de fretamento somente poderão ser
desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam
Termo de Autorização – TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes –
SMT.

§ 1º O Termo de Autorização – TA será fornecido às operadoras
que apresentarem os seguintes documentos:

I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos
competentes;

II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ;

III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários – CCM do
Município em que estiver localizada a sua sede;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional;

VII - comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículo;

VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

§ 2º O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS.

Art. 3º Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV, em nome da operadora ou de seus sócios;

II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;

III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;

IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da legislação em vigor;

V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, no código 3;

VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;

VII - comprovante da idade máxima do veículo de:

a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus;

b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos;

VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de Transportes, do atendimento a:

a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

1 - adaptação de todos os veículos à norma ABNT/NBR 15.320 de 2005, ou outra superveniente que a revogue, até a data de 03 de dezembro de 2014;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 191 do processo
nº 01-512 de 2009
Anderson Rogério de Souza
Técnico Administrativo

2 - não obstante o dispositivo do item acima, para emissão de novos Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS - será necessária a comprovação das especificações estabelecidas na ABNT/NBR 15.320 de 2005 ou outra superveniente que a revogue;

b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível.

Art. 4º Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente:

I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização - TA;

II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos:

a) Termo de Autorização - TA;
b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;
c) Plano de Operação do Veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no art. 9º desta lei;
d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;

e) lista completa de passageiros;
f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com fotografia, na categoria profissional "D" ou "E" do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Art. 6º Os Termos de Autorização - TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei.

Seção II

Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas:

I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento.

Parágrafo único. A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 8º Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 9º Atendidas as condições previstas nos arts. 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento:

I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes;

II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros.

Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço.

Art. 10. Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - transporte rotineiro de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de usuários;

II - transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários.

Art. 11. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no art. 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão:

I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá:

a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT;

c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante;

II - instalar aparelho identificador de localização - GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento - SIM da São Paulo Transporte S.A - SPTrans.

§ 1º A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo.

§ 2º A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do "caput" deste artigo.

Art. 12. Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas.

§ 1º No caso dos veículos mencionados no "caput" deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 13. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 14. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.

Parágrafo único. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico.

Seção III Das Penalidades Aplicáveis

Art. 15. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas:

I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos;

II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização - TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos cancelados.

§ 1º O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

II - retenção e/ou remoção do veículo;

III - aplicação de multa, no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 2º O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções:

I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo;

II - aplicação de multa, no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação.

§ 3º A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Art. 16. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

**Seção IV
Das Disposições Finais**

Art. 17. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 18. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos arts. 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do art. 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos.

Art. 19. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.

Art. 20. No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a:

I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes;

II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas;

III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos;

IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes, inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado.

§ 1º A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:

I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA;

III - Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV;

IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP;

V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans;

VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento;

VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento.

§ 2º O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal.

Art. 21. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de agosto de 2009.

O Presidente,

JCSS/okm

Folha nº 197 do processo
nº 01-512 de 2009

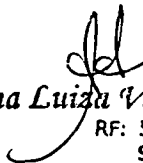
Anderson Rogério de Souza
Técnico Administrativo

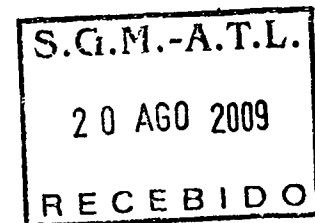


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 19 de agosto de 2009.

Recebi ofício SGP-23 nº 2724, de 19/08/09,
encaminhando ao Exmo. Sr. Prefeito cópia autêntica da lei decretada pela
Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 512/09, de autoria do Executivo.


Ana Luiza Vanes Torres Ferreira
RF: 536.083.1.01
SGM/ATL





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 200
do processo **01-512** de **0209** 03/09/2009

Lucas M. M. T. Alves Soto
RF 11234

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 200 fls.
Arquivado em **03/09/2009**
O Funcionário

Lucas M. M. T. Alves Soto
RF 11234