



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 – PL 343 de 2017, 31/05/17 (a)

Kardec Izidoro de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP-22

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública</u>
<u>Educação, Cultura e Esportes</u>
<u>Finanças e Orçamento</u>
<u>31 MAI 2017</u>
PRESIDENTE

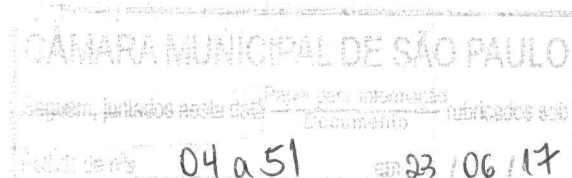
À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

31, MAI, 2017

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM 31/05/17	ÀS 16:41 hs
POR Paulo	
SALA: 23/05/17	





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0343/17

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial – especialmente art. 105 e 136 e ss – transporte escolar);
- Lei Federal nº 10.880, de 9 de junho de 2004, que institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, e dá outras providências;
- Portaria do DETRAN nº 503/09, que dispõe sobre a expedição de autorização destinada aos veículos de transporte escolar, nos termos do art.136 do Código de Trânsito Brasileiro;
- Lei Municipal nº 10.154, de 07 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências, alterada pela Lei nº 16.136/15;
- Lei Municipal nº 11.272, de 12 de novembro de 1992, que dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos estabelecimentos de ensino em veículos de transporte escolar;
- Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências – com alterações;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências, alterada pela Lei nº 16.211/15;
- Lei Municipal nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003, que dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, regulamentada pelo Decreto nº 44.770/04;
- Lei Municipal nº 14.011, de 23 de junho de 2005, que dispõe sobre a obrigatoriedade de curso específico para condutores e auxiliares de transporte escolar, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.717, de 17 de abril de 2008, que altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996;
- Decreto nº 43.582, de 05 de agosto de 2003, que institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, bem como de carga a frete e moto-frete;

- PL 0297/2011, do Vereador Aníbal de Freitas, que dispõe sobre a concessão de bônus destinado à inspeção veicular ambiental como incentivo à redução de acidentes de trânsito.

- PL 265/17, que disciplina o envio de informações atinentes ao Transporte Escolar Gratuito para a Comissão Permanente e competente da Câmara Municipal de São Paulo, e dá outras providências;

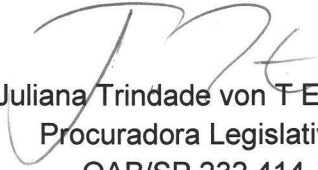
- PL 319/17, que altera a Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, para dispor sobre a demarcação de vagas especiais para embarque do transporte de escolares nas proximidades dos estabelecimentos de ensino, no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 347/17, que acrescenta o art. 2º-B à Lei nº 10.154, de 07 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, a fim de autorizar a substituição imediata do condutor em casos de enfermidades, e dá outras providências.

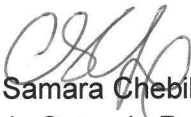
Cópia dos textos acima indicados acompanha a presente informação.

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

São Paulo, 09 de junho de 2017.



Juliana Trindade von T-Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414



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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Proc. N°_01-0343/2017 fls. 8

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Decreto nº 2.327, de 1997)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

~~Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.~~

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAL, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o **caput**, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de 8 lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem

Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo de passageiros;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanterna de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ter idade superior a vinte e um anos;
- II - ser habilitado na categoria D;
- III - (VETADO)
- IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;
- V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

CAPÍTULO XIII-A DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto: (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

- I – registro como veículo da categoria de aluguel; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)
- II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito Contran; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)
- III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran; (Incluído



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Proc. N° 01-0343/2017 fls. 11

 Lívia Salomão Nogueira
 RE 11.274

LEI Nº 10.880, DE 9 DE JUNHO DE 2004.

Conversão da MPv nº 173, de 2004

Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

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

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

~~Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte de Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos do ensino fundamental público, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei.~~

~~Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009).~~

~~§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar oferecido pelos entes referidos no caput deste artigo.~~

Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alunos da educação básica pública residentes em área rural que utilizem transporte escolar oferecido pelos entes referidos no caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 2º O Conselho Deliberativo do FNDE divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, a periodicidade dos repasses, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do PNATE, observado o montante de recursos disponíveis para este fim constante da Lei Orçamentária Anual, e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

§ 1º Os recursos financeiros a serem repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de que trata o § 3º deste artigo serão calculados com base nos dados oficiais do censo escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento.

§ 4º A assistência financeira de que trata este artigo tem caráter suplementar, conforme o disposto no inciso V do art. 208 da Constituição Federal, e destina-se, exclusivamente, ao transporte escolar do aluno.

§ 5º Os Municípios poderão proceder ao atendimento do transporte escolar dos alunos matriculados nos estabelecimentos estaduais de ensino, localizados nas suas respectivas áreas de circunscrição, desde que assim acordem os entes, sendo, nesse caso, autorizado o repasse direto do FNDE ao Município da correspondente parcela de

§ 6º O repasse previsto no § 5º deste artigo não prejudica a transferência dos recursos devidos pelo Estado aos Municípios em virtude do transporte de alunos matriculados nos estabelecimentos de ensino estaduais nos Municípios.

Art. 3º Fica instituído o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo FNDE, com o objetivo de ampliar a oferta de vagas na educação fundamental pública de jovens e adultos, em cursos presenciais com avaliação no processo, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos sistemas de ensino estaduais, municipais e do Distrito Federal.

~~§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas mensais, à razão de 1/12 (um duodécimo) de valor previsto para o exercício e calculado com base no número de matrículas na modalidade de ensino a que se refere o caput deste artigo, exceto para o exercício de 2004, cujo repasse será objeto de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.~~

~~§ 1º O valor da assistência financeira será estabelecido em ato do Ministro de Estado da Educação e terá como base: (Redação dada pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

~~I - o número de estudantes atendidos exclusivamente na educação de jovens e adultos nos estabelecimentos públicos de ensino, cujas matrículas ainda não tenham sido computadas no âmbito do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB, de que trata a Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007, independentemente da situação cadastral no Censo Escolar; e (Incluído pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

~~II - o valor anual mínimo por aluno definido nacionalmente para educação de jovens e adultos do ano anterior ao da assistência financeira, nos termos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Incluído pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

§ 1º O valor da assistência financeira será estabelecido em ato do Ministro de Estado da Educação e terá como base: (Redação dada pela Lei nº 12.695, de 2012)

I - o número de estudantes atendidos exclusivamente na educação de jovens e adultos nos estabelecimentos públicos de ensino, cujas matrículas ainda não tenham sido computadas no âmbito do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB, de que trata a Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007, independentemente da situação cadastral no censo escolar; e (Incluído pela Lei nº 12.695, de 2012)

II - o valor anual mínimo por aluno definido nacionalmente para educação de jovens e adultos do ano anterior ao da assistência financeira, nos termos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Incluído pela Lei nº 12.695, de 2012)

§ 2º O Conselho Deliberativo do FNDE divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos sistemas de ensino estaduais, municipais e do Distrito Federal, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, observado o montante de recursos disponíveis para este fim, constante da Lei Orçamentária Anual e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

~~§ 3º Os recursos financeiros a serem repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de que trata o § 1º deste artigo serão calculados com base:~~

~~I - nos dados oficiais do censo escolar realizado pelo INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento; ou~~

~~II - no número de alfabetizados pelo Programa Brasil Alfabetizado, nos termos da regulamentação.~~

Art. 4º A transferência de recursos financeiros, objetivando a execução descentralizada do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, será efetivada, automaticamente, pelo FNDE, sem necessidade de convênio, acordo, contrato, ajuste ou instrumento congênere, mediante depósito em conta-corrente específica.

§ 1º Os recursos financeiros de que trata o caput deste artigo deverão ser incluídos nos orçamentos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios beneficiados.

§ 2º Os saldos dos recursos financeiros recebidos à conta dos Programas a que se refere o caput deste artigo existentes em 31 de dezembro, deverão ser reprogramados para o exercício subsequente, com estrita observância ao objeto de sua transferência, nos termos de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 3º A parcela dos saldos, incorporados na forma do § 2º deste artigo, que exceder a 30% (trinta por cento) do valor previsto para os repasses à conta do PNATE, no exercício no qual se der a incorporação, será deduzida daquele valor, nos termos de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

Matéria PL 343/2017. Documento digitalizado e autenticado por MARCIA YOSHIMI TANIGUCHI. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?pid=5166623>

deverão ser incorporados, no exercício de 2004, ao Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo Conselho Deliberativo do FNDE. **Art. 13**

§ 5º A regulamentação de que trata o § 4º deste artigo disporá, para o exercício de 2004, sobre a obrigatoriedade da utilização do saldo financeiro em ações específicas para educação fundamental pública de jovens e adultos, em cursos presenciais com avaliação no processo.

~~Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e a aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pelos Conselhos previstos no art. 4º, § 1º, da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996.~~

~~§ 1º Fica vedado ao FNDE proceder ao repasse dos recursos dos Programas a que se refere o caput deste artigo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, na forma estabelecida pelo seu Conselho Deliberativo, comunicando o fato ao Poder Legislativo respectivo, quando esses entes:~~

- ~~I - utilizarem os recursos em desacordo com as normas estabelecidas para execução dos Programas; ou~~
- ~~II - apresentarem a prestação de contas em desacordo com a forma e prazo estabelecidos.~~

~~Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pelos conselhos previstos no art. 24, § 13, da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009).~~

~~§ 1º Fica o FNDE autorizado a suspender o repasse dos recursos do PNATE nas seguintes hipóteses: (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009):~~

- ~~I - omissão na prestação de contas, conforme definido pelo seu Conselho Deliberativo; (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009);~~
- ~~II - rejeição da prestação de contas; ou (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009);~~
- ~~III - utilização dos recursos em desacordo com os critérios estabelecidos para a execução do Programa, conforme constatado por análise documental ou de auditoria. (Incluído pela Medida Provisória nº 455, de 2009);~~

Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios pelos conselhos previstos no § 13 do art. 24 da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 1º Fica o FNDE autorizado a suspender o repasse dos recursos do PNATE nas seguintes hipóteses: (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

I - omissão na prestação de contas, conforme definido pelo seu Conselho Deliberativo; (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

II - rejeição da prestação de contas; (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

III - utilização dos recursos em desacordo com os critérios estabelecidos para a execução do Programa, conforme constatado por análise documental ou de auditoria. (Incluído pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios garantirão a infra-estrutura necessária à execução plena das competências dos Conselhos a que se refere o caput deste artigo.

§ 3º Os Conselhos a que se refere o caput deste artigo deverão acompanhar a execução do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, podendo, para tanto, requisitar do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios os dados, informações e documentos relacionados à utilização dos recursos transferidos.

Art. 6º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios apresentarão prestação de contas do total dos recursos recebidos à conta do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, na forma e prazo a serem definidos em regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 1º A prestação de contas dos Programas a que se refere o caput deste artigo será apresentada ao respectivo Conselho, no prazo estabelecido pelo Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 2º Os Conselhos a que se refere o art. 5º desta Lei analisarão a prestação de contas e encaminharão ao FNDE demonstrativo sintético anual da execução físico-financeira dos recursos repassados à conta dos Programas, com parecer conclusivo acerca da aplicação dos recursos transferidos.

§ 3º O responsável pela prestação de contas, que inserir ou fizer inserir documentos ou declaração falsa ou

§ 4º Os documentos que instruem a prestação de contas, juntamente com os comprovantes de pagamentos efetuados com os recursos financeiros transferidos na forma desta Lei, serão mantidos pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios em seus arquivos pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da data da aprovação da prestação de contas do FNDE pelo Tribunal de Contas da União.

§ 5º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão disponibilizar a documentação referida no § 4º deste artigo ao Tribunal de Contas da União, ao FNDE, aos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e aos Conselhos previstos no art. 5º desta Lei, sempre que solicitado, bem como divulgar seus dados e informações de acordo com a Lei nº 9.755, de 16 de dezembro de 1998.

Art. 7º A transferência dos recursos consignados no orçamento da União, a cargo do Ministério da Educação, para execução do Programa Brasil Alfabetizado, quando destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observará as disposições desta Lei.

§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alfabetizando e alfabetizadores, conforme disposto em regulamentação.

§ 2º O Ministério da Educação divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do Programa Brasil Alfabetizado, observado o montante de recursos disponíveis para este fim, constante da Lei Orçamentária Anual e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

§ 3º O Programa Brasil Alfabetizado poderá ser executado pelo FNDE, desde que os recursos sejam consignados ao orçamento daquele Fundo, ou a ele descentralizados.

Art. 8º A transferência de recursos financeiros, objetivando a execução descentralizada do Programa Brasil Alfabetizado, será efetivada, automaticamente, pelo Ministério da Educação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sem necessidade de convênio, acordo, contrato, ajuste ou instrumento congênere, mediante depósito em conta-corrente específica.

§ 1º Os recursos financeiros de que trata o **caput** deste artigo deverão ser incluídos nos orçamentos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios beneficiados.

§ 2º Os saldos dos recursos financeiros recebidos à conta do Programa Brasil Alfabetizado, existentes em 31 de dezembro, deverão ser reprogramados para o exercício subsequente, com estrita observância ao objeto de sua transferência, nos termos da regulamentação.

~~§ 3º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

§ 3º A bolsa referida no § 1º do art. 11 desta Lei poderá ser paga ao voluntário diretamente pela União, observadas as normas do FNDE. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

Art. 9º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios apresentarão prestação de contas do total dos recursos recebidos à conta do Programa Brasil Alfabetizado, na forma e prazo a serem definidos em regulamentação.

Parágrafo único. O Ministério da Educação elaborará relatórios anuais da execução do Programa Brasil Alfabetizado, que serão submetidos à análise da Comissão Nacional de Alfabetização.

Art. 10. A fiscalização da aplicação dos recursos financeiros relativos aos Programas de que trata esta Lei é de competência do Ministério da Educação, do FNDE e dos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e será feita mediante a realização de auditorias, fiscalizações, inspeções e análise dos processos ou originarem as respectivas prestações de contas.

§ 1º A fiscalização de que trata o **caput** deste artigo deverá, ainda, ser realizada pelos Conselhos referidos no § 5º desta Lei na execução do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos e pela Comissão Nacional de Alfabetização na execução do Programa Brasil Alfabetizado.

§ 2º Os órgãos incumbidos da fiscalização da aplicação dos recursos financeiros destinados aos Programas de que trata esta Lei poderão celebrar convênios ou acordos, em regime de mútua cooperação, para auxiliar e otimizar seu controle, sem prejuízo de suas competências institucionais.

§ 3º Qualquer pessoa física ou jurídica poderá denunciar ao Ministério da Educação, ao FNDE, aos órgãos do

§ 4º A fiscalização do Ministério da Educação, do FNDE e dos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal ocorrerá de ofício, a qualquer momento, ou será deflagrada, isoladamente ou em conjunto, sempre que for apresentada denúncia formal de irregularidade identificada no uso dos recursos públicos à conta dos Programas.

§ 5º O órgão ou entidade concedente dos recursos financeiros repassados à conta dos Programas de que trata esta Lei realizará, nas esferas de governo estadual, municipal e do Distrito Federal, a cada exercício financeiro, auditoria da aplicação dos recursos relativos a esses Programas, por sistema de amostragem, podendo, para tanto, requisitar o encaminhamento de documentos e demais elementos que julgar necessários, bem como realizar fiscalização *in loco* ou, ainda, delegar competência nesse sentido a outro órgão ou entidade estatal.

Art. 11. As atividades desenvolvidas pelos alfabetizadores no âmbito do Programa Brasil Alfabetizado são consideradas de natureza voluntária, na forma definida no art. 1º e seu parágrafo único da Lei nº 9.608, de 18 de fevereiro de 1998.

§ 1º O alfabetizador poderá receber uma bolsa para atualização e custeio das despesas realizadas no desempenho de suas atividades no Programa.

§ 2º Os resultados e as atividades desenvolvidas pelo alfabetizador serão avaliados pelo Ministério da Educação.

§ 3º O valor e os critérios para concessão e manutenção da bolsa serão fixados pelo Ministério da Educação.

~~§ 4º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

~~§ 5º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

§ 4º Entende-se por alfabetizadores os professores da rede pública ou privada ou outros agentes, nos termos do regulamento, que, voluntariamente, realizem as atividades de alfabetização em contato direto com os alunos e por coordenadores de turmas de alfabetização os que, voluntariamente, desempenhem supervisão do processo de aprendizagem dos alfabetizandos. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

§ 5º Aplica-se o regime desta Lei aos formadores voluntários dos alfabetizadores, nos termos do § 4º deste artigo, e aos tradutores e intérpretes voluntários da Língua Brasileira de Sinais - Libras que auxiliem na alfabetização de alunos surdos. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

Art. 12. O art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, fica acrescido do seguinte § 5º: (Vide Medida Provisória nº 339, de 2006). (Revogado pela Lei nº 11.494, de 2007)

"Art. 4º

.....

~~§ 5º Aos Conselhos incumbe acompanhar a aplicação dos recursos federais transferidos à conta do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos e, ainda, receber e analisar as prestações de contas referentes a esses Programas, formulando pareceres conclusivos acerca da aplicação desses recursos e encaminhando-os ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE." (NR) (Revogado pela Lei nº 11.494, de 2007)~~

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 9 de junho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Fernando Haddad

Este texto não substitui o publicado no DOU de 11.6.2004

Capítulo I

Do Transporte Escolar

Artigo 1º - O transporte coletivo de escolares será regido pelas normas estabelecidas nesta Portaria.

Artigo 2º - O condutor de veículo destinado ao transporte de escolares deverá cumprir com os seguintes requisitos:

I – idade superior a vinte e um anos;

II – habilitação na categoria “D”;

III – aprovação em curso especializado, nos termos da normatização determinada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

IV – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V – apresentação de certidão negativa do registro de distribuição criminal, relativa aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, conforme exigência prevista no artigo 329 do CTB.

Artigo 3º - O veículo destinado à condução coletiva de escolares, para fins de circulação nas vias abertas à circulação, deverá atender aos seguintes requisitos:

I – registro como veículo de passageiros, classificado na categoria aluguel;

II – pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, padrão Helvética Bold, em preto, com altura de vinte a trinta centímetros, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

III – equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade de tempo (tacógrafo);

IV – lanternas de luz branca, fosca ou amarela, dispostas nas extremidades da parte superior dianteira, e de luz vermelha nas extremidades da parte superior traseira;

V – cintos de segurança em número igual à lotação, atendidas as exigências das Resoluções CONTRAN nº 48/98 e 278/08 (ambas em vigor), especialmente:

a) para o condutor deverá ser do tipo três pontos, com ou sem retrator;

b) para os passageiros poderá ser do tipo três pontos, com ou sem retrator, ou do tipo subabdominal;

VI – extintor de incêndio com carga de pó químico seco ou de gás carbônico de quatro quilos, fixado na parte dianteira do comportamento destinado a passageiros;

VII – limitadores de abertura dos vidros corrediços, de no máximo dez centímetros;

VIII – dispositivos próprios para a quebra ou remoção de vidros em caso de acidente;

§1º - Para atendimento do inciso II deste artigo será admitida a utilização de faixa adesiva em substituição à pintura, desde que atendidas todas as demais especificações, vedada a utilização de faixa imantada, magnética ou qualquer outro dispositivo que possa retirá-la, de forma temporária ou definitiva. 19

§2º - O veículo da marca Volkswagen, modelo Kombi, deverá estar equipado com grade tubular afixada em seu interior, de forma a separar o compartimento traseiro sobre o motor do espaço destinado aos bancos. RF 11.274

Artigo 4º - O veículo destinado ao transporte de escolares deverá ser submetido à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios, de segurança e demais requisitos previstos nesta Portaria, de acordo com o final de placa, obedecido o seguinte calendário:

Finais 1 e 2	fevereiro e agosto
Finais 3 e 4	março e setembro
Finais 5 e 6	abril e outubro
Finais 7 e 8	maio e novembro
Finais 9 e 0	junho e dezembro

§1º - A inspeção semestral será realizada pelas Divisão de Controle e Fiscalização de Veículo e Condutores ou Circunscrições Regionais de Trânsito, em face do local de registro do veículo, competindo aos seus dirigentes estabelecerem cronograma próprio, em face das peculiaridades e capacidade funcional de cada unidade.

§2º - Para a realização da inspeção será exigido o pagamento de taxa de vistoria, fixada no valor de 5,500 UFESP, prevista no item 21 da Tabela "C" – Serviços de Trânsito da Lei Estadual nº 7.645/91, com suas posteriores alterações.

§3º - O veículo não submetido à inspeção semestral ou reprovado pela unidade de trânsito terá o seu registro bloqueado.

§4º - Aprovado na inspeção semestral, será expedida "AUTORIZAÇÃO PARA TRANSPORTE DE ESCOLARES", conforme modelo estabelecido no Anexo desta Portaria.

Capítulo II

Das Modificações das Características

Artigo 5º - A realização de modificações das características originais do veículo, possuidor ou não de autorização para transporte de escolares, tendo por objetivo ampliar a capacidade nominal de lotação para o transporte escolar, dependerá:

I – veículo novo, modificado pelo fabricante ou montadora: comprovação de código de marca/modelo/versão, com a indicação da capacidade nominal de lotação, atendidas as exigências previstas na Resolução CONTRAN nº 291/08 (Alterada pela Portaria Denatran 279/10 e Resolução Contran 369/10);

II – tratando-se de transformação de veículo novo ou já registrado: comprovação prévia da obtenção de código de marca/modelo/versão pela pessoa jurídica que irá realizar a transformação/modificação, respeitando o disposto nas resoluções CONTRAN nº 291/08 (alterada) e 292/08 (Alterada pela Deliberação

- a) prévia autorização da autoridade responsável pelo registro e licenciamento;
- b) realizada a transformação/modificação, para emissão do CRV, apresentação de cópia autenticada do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT, nota fiscal da transformação/modificação, certificado de Segurança Veicular – CSV emitido por Instituição Técnica licenciada pelo DENATRAN e demais exigências estabelecidas pelo órgão executivo estadual de trânsito.

Parágrafo único. Quando a modificação de característica envolver aumento da capacidade nominal de lotação, para fins de autorização para o transporte de escolares, deverão ser observadas as restrições estabelecidas na Tabela de Modificações Permitidas, conforme disposto nas resoluções CONTRAN nº 291/08 e 292/08 (alteradas), na seguinte ordem:

- I – tipo camioneta/carga transformado em microônibus/passageiro: aumento da lotação com quantidade final menor de 21 lugares (Aumento da lotação com nº final de assentos $\geq 10 \leq 20$ - PORTARIA DENATRAN N° 279, DE 15 DE ABRIL DE 2010);
- II – microônibus, espécie passageiro, mantido o mesmo tipo/espécie: aumento da lotação com quantidade final maior que 10 e menor que 21 lugares (Aumento da lotação com nº final de assentos $\geq 10 \leq 20$ - PORTARIA DENATRAN N° 279, DE 15 DE ABRIL DE 2010);
- III – ônibus, espécie passageiro, mantido o mesmo tipo/espécie: aumento da lotação com quantidade final maior que 21 lugares (Aumento da lotação com nº final de assentos > 20 - PORTARIA DENATRAN N° 279, DE 15 DE ABRIL DE 2010).

Artigo 6º - A realização de modificações das características originais do veículo com vista ao transporte escolar especial dependerá, além do atendimento dos requisitos estabelecidos na legislação de trânsito, de prévia e específica autorização do Diretor do Departamento Estadual de Trânsito.

§1º - Considera-se transporte escolar especial aquele destinado ao atendimento aos escolares portadores de necessidades especiais ou com dificuldade de locomoção, cuja lotação máxima será estipulada após autorização do órgão executivo estadual de trânsito.

§2º - O pedido deverá ser formulado pelo fabricante, montadora ou empresa capacitada, previamente credenciada pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

- I - licença para uso da configuração de veículo ou motor, emitida pelo IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente;
- II - laudo de capacitação técnica, emitido pelo INMETRO;
- III - projeto de engenharia e memorial descritivo contendo todas as especificações técnicas concernentes à modificação das características do veículo;
- IV - certificado de segurança veicular - CSV;
- V - fotografias externas e internas do veículo ou protótipo;
- VI - comprovante de pagamento de taxa de vistoria de veículo, prevista no item 21 da Tabela "C" - Serviço de Trânsito - Lei Estadual nº 7.645/91, com suas posteriores alterações; e
- VII – laudo de inspeção realizado pelas Divisão de Controle e Fiscalização de Veículos e Condutores do DETRAN ou Circunscrições Regionais de Trânsito, em face do local de registro do veículo.

Das Disposições Gerais

Proc. N°_01-0343/2017
RS. 21

Lívia Salomão Nogueira

Artigo 7º - O condutor deverá portar relação atualizada de cada escolar transportado, contendo nome, data de nascimento e telefone.

Artigo 8º - Aquele que deixar de operar no transporte escolar deverá requerer a alteração da categoria do veículo para particular, providenciando sua total descaracterização, impondo a devolução da "AUTORIZAÇÃO" a que se refere esta Portaria.

Artigo 9º - A autoridade de trânsito responsável pela expedição da autorização, nos casos de impossibilidade temporária de utilização do veículo autorizado, em decorrência de roubo, furto, avaria ou situação previamente comprovada, poderá conceder autorização temporária, com validade máxima de até trinta dias, permitindo que o condutor possa transportar os escolares em outro veículo.

Parágrafo único. A expedição da autorização temporária dependerá do atendimento de todos os requisitos de segurança estabelecidos nesta Portaria, após aprovação em vistoria realizada pela unidade de trânsito.

Artigo 10 - A inobservância do disposto nesta Portaria sujeitará o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas nos artigos 167, 168, 230, VIII e XX, 231, VII e 237, todas do Código de Trânsito Brasileiro, dentre outras, conforme o caso.

Artigo 11 - Fica vedado a aposição de inscrições, anúncios, painéis decorativos e pinturas nas áreas envidraçadas do veículo.

Artigo 12 - O disposto nesta Portaria não exclui a competência municipal para o estabelecimento de outros requisitos ou exigências para o transporte de escolares.

Artigo 13 - Fica garantido o direito de circulação, até o sucateamento ou saída do sistema escolar, ao veículo modificado antes da data estabelecida para a produção dos efeitos desta Portaria, desde que o proprietário tenha cumprido todos os requisitos exigidos para a sua regularização, mediante comprovação no Certificado de Registro de Veículo – CRV e no Certificado de Licenciamento Anual – CRLV.

Artigo 14 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 11 de maio de 2009, quando revogará a Portaria DETRAN nº 1.153, de 26 de agosto de 2002, e demais Portarias que aprovaram as transformações de veículos realizadas por empresas autorizadas pelo Departamento Estadual de Trânsito.

ANEXO

MODELO DA "AUTORIZAÇÃO PARA TRANSPORTE DE ESCOLARES

FRENTE



SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO

AUTORIZAÇÃO

TRANSPORTE ESCOLAR Nº _____

O veículo abaixo discriminado está **AUTORIZADO** a transportar escolares, conforme o Capítulo XIII, do CTB, e Portaria DETRAN nº 503/09.

PLACAS	MARCA	MODELO	LOTAÇÃO

Obs.: 1) Este documento é de porte obrigatório.

2) É vedado o transporte de crianças menores de 10 anos de idade no banco dianteiro do veículo.

São Paulo, de de

Autoridade de Trânsito

Endereço _____ da

vistoria.....

Recebi a Autorização para Transporte Escolar de 1º Em ____/____/____

Ass
Nome



VERSO

Proc. N°_01-0343/2017 23

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1° SEMESTRE	2° SEMESTRE	1° SEMESTRE	2° SEMESTRE
Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura
1° SEMESTRE	2° SEMESTRE	1° SEMESTRE	2° SEMESTRE
Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura
1° SEMESTRE	2° SEMESTRE	1° SEMESTRE	2° SEMESTRE
Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura	Carimbo e assinatura

Voltar

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **10.154**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 10.154 07/10/1986 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre o transporte coletivo de escolares no ambito do Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 152/1986 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Janio da Silva Quadros
Regulamentação: Decreto nº 23.123/1986 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
Alterações: Lei 16.136/2015 - Acrescenta o art. 2º-A a esta Lei.

[[Back](#)]

LEI Nº 10.154 , DE 07 DE Outubro DE 1986

Dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 23 de setembro de 1986, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - 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. 2º - O Certificado de Registro de que trata o artigo anterior será expedido em favor de pessoa física ou jurídica que comprovar o atendimento das exigências a serem estabelecidas em decreto do Executivo, a ser expedido no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 3º - A inobservância das normas estabelecidas 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 estabelecidas.

Art. 4º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 07 de Outubro de 1.986, 433ª da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

MONICA HERMAN SALEM CAGGIANO, Respondendo pelo Expediente da Secretaria dos Negócios Jurídicos

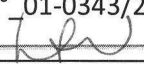
CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 07 de Outubro de 1.986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **16.136**
Total de referências : **1**


Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.136 13/03/2015 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Acrescenta o art. 2º-A à Lei nº 10.154, de 7 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo privado de escolares no âmbito do Município de São Paulo.
Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2010 ([ver documento](#))
Autor(es): Abou Anni

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI N° 16.136, DE 13 DE MARÇO DE 2015

(Projeto de Lei n° 530/10, do Vereador Abou Anni - PV)

Acrescenta o art. 2º-A à Lei n° 10.154, de 7 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo privado de escolares no âmbito do Município de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de fevereiro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A Lei n° 10.154, de 7 de outubro de 1986, passa a vigorar acrescida do art. 2º-A, com a seguinte redação:

"Art. 2º-A. Os operadores do sistema de transporte coletivo privado de escolares de que trata esta lei, possuidores do Certificado de Registro Municipal, na ocorrência devidamente comprovada de roubo, furto e sinistro do veículo cadastrado, bem como de avaria mecânica que impeça ou dificulte o referido transporte, poderão substituí-lo por outro similar com plenas condições técnicas, pelo prazo máximo de até 30 (trinta) dias.

§ 1º A substituição referida no "caput" deste artigo fica condicionada à sua imediata comunicação ao órgão competente para fiscalizar o serviço de transporte de escolares, inclusive com as informações relativas ao tipo de ocorrência ou de avaria no veículo cadastrado, bem como as características do veículo substituto.

§ 2º O veículo substituto deverá ter características iguais ou superiores às do veículo cadastrado, observando-se, quanto ao ano de fabricação, o disposto na legislação em vigor." (NR)

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 13 de março de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 13 de março de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 14/03/2015, p. 1 c. 1

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

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11.272**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 11.272 12/11/1992 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a obrigatoriedade de identificação dos estabelecimentos de ensino em veiculos de transporte escolar, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 456/1991 ([ver documento](#))
Autor(es): Biro-Biro

[[Back](#)]

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274.

LEI Nº 11.272, DE 12 DE NOVEMBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 456/91, do Vereador Antonio José da Silva Filho)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos estabelecimentos de ensino em veículos de transporte escolar, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de outubro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - 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. 2º - 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 internas rombas.

Art. 3º - O descumprimento ao disposto nesta lei sujeitará o infrator do pagamento de multa correspondente a 20 UFGs (Unidade Fiscal do Município), dobrada na reincidência.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de novembro de 1992, 439ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de novembro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 11.733

Total de referências : 1

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 11.733 27/03/1995 (ver documento)

Declarado(a) parcialmente inconstitucional

Ementa: Dispoe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso", e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 522/1994 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Regulamentação: Decreto nº 36.305/1996 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 49.463/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior.; (ver documento)

Decreto nº 50.232/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior. (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 34.099/1994 - Cria, no Município de Sao Paulo, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso" - I/M- SP.

- Decreto nº 51.146/2009 - Dispõe, para o exercício de 2010, sobre o valor do reembolso a que se refere o art. 4º desta Lei, na redação dada pela Lei nº 14.717/2008.

- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0192453-71.2013.8.26.0000 - Nesta ADIn, proposta pelo Procurador de Justiça, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça decidiu, por votação unânime, julgar parcialmente procedente a ação, declarando-se a inconstitucionalidade do art. 3º-A e §§ 1º e 2º desta Lei, introduzidos pelo art. 5º da Lei nº 15.688/2013. A referida decisão não transitou em julgado. DOC 27/08/2014 p. 135 c. 3.

Alterações: Lei 12.157/1996 - Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso", instituido por esta Lei.; Lei 14.717/2008 - Altera os arts. 4º, 5º e 6º desta Lei.; Lei 15.688/2013 - Altera esta Lei e acrescenta os arts. 3º-A e 4º-A.

[Back]

LEI N° 11.733 , DE 27 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e da outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de março de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à atuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de março de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSON ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do

Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de

março de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **12.157**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 12.157 09/08/1996 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
Ementa: Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, e da outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 262/1996 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf
Revogação: Lei nº 14.717/2008 - Revoga o art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))
Alterações: Lei 14.717/2008 - Altera o art. 3º desta Lei.

[[Back](#)]

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N. 12.157 - DE 9 DE AGOSTO DE 1996

Introduz alterações no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 262/96, do Executivo)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de agosto de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a antecipar o cronograma de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995.

Art. 2º Os veículos que em razão de sua destinação ou emprego devam circular com maior intensidade poderão ser obrigados a se submeter a mais de uma inspeção anual.

Art. 3º O proprietário que circular com veículo, sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura, sofrerá a aplicação de multa no valor de 300 (trezentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIRs, por evento, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º Os débitos oriundos da aplicação das penas previstas nesta Lei serão inscritos como Dívida Ativa do Município.

§ 2º As penalidades referidas nesta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 4º Poderá ser adotado, a critério da autoridade, sistema eletrônico de fiscalização de veículos.

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

Base de dados : **legis**Pesquisa : **14.717**Total de referências : **1**

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 14.717 17/04/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

Projeto: Projeto de Lei Nº 122/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.717, DE 17 DE ABRIL DE 2008

(Projeto de Lei nº 122/08, do Executivo)

Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

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 16 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, à concessionária." (NR)

"Art. 5º.

Parágrafo único. O Executivo, por meio de decreto, estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo." (NR)

"Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET proceder à fiscalização e autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados." (NR)

Art. 2º. O art. 3º da Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. O proprietário que circular com veículo sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura fica sujeito à aplicação de multa no valor de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por circulação, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º.

§ 2º.

§ 3º. A multa deverá ser recolhida na forma, condições e prazos regulamentares.

§ 4º. A importância prevista no "caput" deste artigo será atualizada na forma do disposto no art. 2º, e seu parágrafo único, da Lei nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000.

§ 5º. Caso a multa prevista no "caput" deste artigo não seja paga até a data do vencimento, haverá incidência de:

I - correção monetária, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, da data de vencimento da multa até a data em que for efetuado o pagamento;

II - juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, a partir do mês seguinte ao do vencimento, contando-se como mês completo qualquer fração dele." (NR)

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o art. 1º da Lei nº 12.157, de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de abril de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 15.688

Total de referências : 1

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 15.688 11/04/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo - PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo - I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995.

Projeto: Projeto de Lei Nº 24/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Regulamentação: Decreto nº 53.989/2013 - 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.

Legislação explicativa: Lei nº 11.733/1995 - Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0192453-71.2013.8.26.000 - Nesta ADIn, proposta pelo Procurador de Justiça, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça decidiu, por votação unânime, julgar parcialmente procedente a ação, declarando-se a inconstitucionalidade do art. 3º-A e parágrafos 1º e 2º da Lei nº 11.733/1995, introduzidos pelo art. 5º desta Lei. DOC 27/08/2014 p. 135 c. 3.

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 12/04/2013, p. 1 c. 1-2

LEI Nº 15.688, DE 11 DE ABRIL DE 2013

(Projeto de Lei nº 24/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de março de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Cabe ao Executivo elaborar o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP, em consonância com o Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado de São Paulo – PCPV, tendo como base o inventário de emissões de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar, visando à redução da emissão de poluentes.

Parágrafo único. O PCPV-SP deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, incluindo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, quando este se fizer necessário.

Art. 2º. O PCPV-SP deverá ser periodicamente avaliado e revisto pelo Executivo com base nos seguintes quesitos:

I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente o que se refere às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;

II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;

III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;

IV - projeções referentes à evolução da frota circulante;

V - relação custo/benefício do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, identificada em estudos promovidos pelo Executivo, e de outras alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis.

Parágrafo único. O PCPV-SP deverá ser revisto, no mínimo, a cada 3 (três) anos, podendo o órgão responsável estabelecer intervalo menor entre as revisões.

Art. 3º. A obrigatória reavaliação periódica do Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP implicará revisão do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, e deverá estabelecer, no mínimo:

I - a frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;

II - a forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

III - a periodicidade da inspeção;

IV - a análise econômica;

V - a forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

§ 1º. A definição e as alterações da frota-alvo deverão ser precedidas pelos estudos mencionados no inciso V do art. 2º desta lei e estar fundamentadas em laudos técnicos elaborados por instituição idônea e de renome, com comprovada experiência, orientadas pelos princípios de sustentabilidade ambiental, economicidade, eficiência e eficácia do modelo.

§ 2º. A frota-alvo poderá compreender apenas uma parcela da frota total, podendo ser fracionada no mesmo exercício ou em exercícios distintos, e ser ampliada ou restringida a critério do Executivo em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do I/M-SP e das necessidades locais.

Art. 4º. Os fabricantes de veículos deverão comprovar a observância dos limites de emissão de poluentes e a efetiva disponibilização, nas redes de assistência técnica a eles vinculadas, de equipamentos e pessoal habilitado para a realização de serviços de diagnóstico, regulação de motores e sistemas de controle das emissões para os veículos que venham a circular no território do Município de São Paulo, nos termos dos arts. 1º e 13 da Lei Federal nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Parágrafo único. O descumprimento das obrigações previstas no "caput" deste artigo sujeita o infrator às sanções da Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, a serem impostas pela fiscalização ambiental municipal.

Art. 5º. A Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, modificada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações, acrescida dos arts. 3º-A e 4º-A:

"Art. 3º-A. A atividade de inspeção de veículos em uso do Município de São Paulo poderá ser realizada por meio de empresas autorizadas, em substituição ao regime de concessão e aos centros de inspeção e certificação de veículos previstos nos arts. 2º e 3º desta lei.

§ 1º Caberá ao Executivo definir os critérios mínimos para habilitação e credenciamento de empresas capacitadas para a realização das inspeções veiculares, além do preço máximo e da forma de pagamento.

§ 2º. As empresas credenciadas terão as instalações e os equipamentos certificados pelo Executivo, por si ou por meio de entidade idônea e de renome, que fiscalizará a conformidade durante a realização das inspeções." (NR)

"Art. 4º. O proprietário do veículo licenciado no Município de São Paulo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar, à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, o reembolso do valor do serviço pago à concessionária no exercício de 2013, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

.....
Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo corresponderá ao total pago pelo proprietário ou arrendatário mercantil do veículo à concessionária, limitado a 1 (um) reembolso no exercício para cada veículo." (NR)

"Art. 4º-A. A partir de 2014, o proprietário do veículo licenciado no Município de São Paulo, ou o arrendatário mercantil, ficará isento do pagamento do preço devido à concessionária ou à credenciada, relativo à primeira inspeção do veículo a cada exercício." (NR)

"Art. 5º. A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias.

§ 1º. A periodicidade da inspeção, a partir de 1º de janeiro de 2014, será:

I - anual para a frota a diesel;

II - para os demais veículos:

a) dispensados da inspeção os veículos novos nos 3 (três) primeiros exercícios, incluindo o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado;

b) bienal, devendo ser realizada no 3º (terceiro) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em exercícios alternados; e

c) anual, devendo ser realizada no 9º (nono) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em todos os anos seguintes.

§ 2º. O Executivo estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos incluídos na frota-alvo, definindo a antecedência máxima em relação à data limite para licenciamento anual dos veículos.

§ 3º. O Executivo poderá incluir, na frota-alvo, os veículos licenciados em outros municípios que:

I - circulem mais de 120 (cento e vinte) dias por ano no território do Município de São Paulo;

II - pleiteiem regime de exceção para circulação em áreas restritas;

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

III - sejam ônibus intermunicipais ou fretados que circulem no Município mediante autorização do poder municipal;

IV - sejam veículos de carga.

§ 4º. A inclusão, no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Estado de São Paulo, dos veículos listados no § 3º deste artigo implica sua exclusão do programa municipal." (NR)

Art. 6º. Fica o Executivo autorizado a alterar o objeto da concessão ou a extinguir o contrato por motivo de interesse público, nos termos do art. 37 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 7º. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 8º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de abril de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de abril de 2013.

Base de dados : legis

Pesquisa : 13.241

Total de referências : 1

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 56.232/2015 - Confere nova regulamentação a esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))

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

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

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

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

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

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

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

- Lei nº 16.010/2014 - Inclui ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata esta Lei, o Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, e dá outras providências.

Alterações: Lei 16.211/2015 - Altera o inciso I do art. 21 desta 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 SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único - O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder o uso de próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente 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 subsequêntes, 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 atenua essa responsabilidade.

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

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

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

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

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

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

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

I - para a 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 Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei 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.

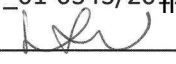
MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA 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.


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **16.211**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.211 27/05/2015 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.
Projeto: Projeto de Lei Nº 481/2013 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad
Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - 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. ([ver documento](#))

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.211, DE 27 DE MAIO DE 2015

(Projeto de Lei nº 481/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de maio de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a delegar a terceiros, precedida ou não de execução de obra pública e mediante licitação, a exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo.

Art. 2º Competirá à Secretaria Municipal de Transportes a outorga, mediante processo de licitação na modalidade concorrência, a fiscalização e a regulação das concessões referidas no art. 1º desta lei.

§ 1º A licitação referida no "caput" deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Plano Urbanístico Específico para um raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal a ser concedido.

§ 2º Cada Plano Urbanístico Específico deverá conter o perímetro específico e as diretrizes específicas que orientarão a transformação urbanística pretendida para a região, de acordo com as suas características e potencialidades.

§ 3º Os terminais poderão ser licitados individualmente, podendo, no máximo, estar reunidos nos mesmos perímetros dos lotes da concessão do Subsistema Estrutural do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 3º O contrato de concessão deverá prever, no mínimo:

I - o prazo máximo de 30 (trinta) anos da concessão, contados do início de operação de cada terminal, incluídas eventuais prorrogações, excepcionada, nesta hipótese, a regra prevista no art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

II - a restituição ao Poder Concedente das áreas objeto da concessão, incluídas todas as construções, equipamentos e benfeitorias a elas incorporadas, sem nenhum direito de retenção e independentemente de qualquer pagamento ou indenização;

III - os critérios, metas, índices e indicadores de qualidade, eficiência e atualidade dos investimentos e serviços a serem executados, disponibilizados e prestados pelo concessionário; e

IV - as hipóteses de extinção da concessão, conforme previsto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 4º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 1995, na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), e na Lei nº 14.029, de 13 de julho de 2005 (Código de Proteção e Defesa do Usuário do Serviço Público do Município de São Paulo).

Art. 5º A remuneração dos serviços e dos investimentos despendidos pela concessionária será obtida, essencialmente, pelas receitas decorrentes de:

I - exploração comercial, direta ou indireta, de toda a área pertencente ao terminal, o que inclui o direito à utilização comercial do espaço físico interno das suas atuais instalações, bem como de seus respectivos anexos e ampliações, desde que respeitada a legislação em vigor;

II - exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas no terreno da estação, nos termos da legislação em vigor;

III - publicidade, inclusive multimídia, a ser realizada nas novas edificações e na área da estação, observada a legislação vigente, em especial a Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006 (Lei Cidade Limpa).

Parágrafo único. A concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, dos passageiros dos terminais ou das empresas concessionárias do serviço público de transporte de passageiros por ônibus do Município de São Paulo.

Art. 6º O ônus da concessão terá como destino a execução dos planos urbanísticos específicos, que poderá ser realizada diretamente pelo concessionário.

§ 1º O reordenamento do espaço urbano com base no Plano Urbanístico Específico será orientado pelas diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), mediante:

I - a elevação da qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;

II - a racionalização do uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade;

III - a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, dos investimentos;

IV - o estímulo ao adensamento de áreas já dotadas de serviços, infraestrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada e reduzir custos;

V - a adequação da urbanização às necessidades decorrentes de novas tecnologias e modos de vida.

§ 2º Caso os estudos prévios de viabilidade da concessão apontem a necessidade de receitas adicionais à exploração das áreas comerciais dos terminais delegados, o Poder Concedente poderá prever no edital e respectivo contrato de concessão:

I - o ingresso de receitas das contas bancárias previstas no art. 39 da Lei nº 13.241, de 2001; ou

II - a remuneração do concessionário, conforme previsto na Lei nº 14.517, de 16 de outubro de 2007.

Art. 7º O inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21.

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

I - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público;

....." (NR)

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de maio de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de maio de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2015, p. 1 c. 1-2

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

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **13.697**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 13.697 22/12/2003 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de Sao Paulo, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 580/2003 ([ver documento](#))
Autor(es): Tiao Bezerra
Revogação: Revoga o Decreto nº 41.391/2001. ([ver documento](#))
Notas complem.: - Decreto nº 44.770/2004 - Transfere a execução e a operacionalização do Programa criado por esta Lei para as Subprefeituras.

[[Back](#)]

LEI N° 13.697, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2003
(Projeto de Lei n° 580/03, do Vereador Tião Bezerra - PT)

Dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPPLY, 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 27 de novembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - 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. 2º - 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. 3º - 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. 4º - O serviço de transporte escolar instituído neste Programa será operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor, maior de 18 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. 5º - 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. 6º - 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 responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como parentes ou outros indivíduos que residam com o grupo sob o mesmo teto e contribuam economicamente para sua subsistência.

Art. 7º - A implantação e operacionalização do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta ficará a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que, por meio de portaria intersecretarial, definirão:

- I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;
- II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;
- III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;

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

V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;

VI - os prazos para a implementação do Programa.

Art. 8º - Fica criada a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, a ser constituída por portaria intersecretarial editada pelas Secretarias Municipais de Educação e de Transportes, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa.

Art. 9º - Até que seja publicado o ato administrativo a que se referem o "caput" do artigo 7º e o artigo 8º, observar-se-á o disposto na Portaria Intersecretarial SMT/SME nº 1, de 25 de abril de 2002.

Art. 10 - Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, e estar presentes com o mesmo nos horários e local estabelecidos para sua entrega ao monitor e recepção no retorno da escola.

Art. 11 - Toda falta do aluno deverá ser comunicada pelos pais ou responsáveis, por escrito, ao monitor, com a devida justificativa, dando este ciência do ocorrido à Diretoria da Escola.

Parágrafo único - A ocorrência de 05 (cinco) faltas consideradas injustificadas pela Diretoria da Escola implicará na exclusão do aluno do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 7º, observado o disposto no artigo 9º desta lei.

Art. 12 - (VETADO)

§ 1º - (VETADO)

§ 2º - (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

Art. 13 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, da Secretaria Municipal de Educação, suplementadas se necessário.

Art. 14 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto nº 41.391, de 20 de novembro de 2001.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de dezembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

MARIA APARECIDA PEREZ, Secretária Municipal de Educação

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de dezembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **14.011**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 14.011 23/06/2005 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade de curso específico para condutores e auxiliares de transporte escolar, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 171/2005 ([ver documento](#))
Autor(es): Noemi Nonato
Regulamentação: Decreto nº 48.603/2007 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

LEI Nº 14.011, DE 23 DE JUNHO DE 2005

(Projeto de Lei nº 171/05, da Vereadora Noemi Nonato - PSB)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de curso específico para condutores e auxiliares de transporte escolar e dá outras providências.

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

Art. 1º Torna-se obrigatório aos condutores e auxiliares de veículo escolar participarem de curso específico para o transporte de crianças especiais.

Art. 2º A autoridade administrativa competente deverá instituir regras e condições para a formação dos mesmos.

Art. 3º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações consignadas no orçamento.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei em prazo não superior a 60 (sessenta) dias, a partir da data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

JOSÉ ARISTODEMO PINOTTI, Secretário Municipal de Educação

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

MARA CRISTINA GABRILLI, Secretária Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **14.717**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 14.717 17/04/2008 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.
Projeto: Projeto de Lei Nº 122/2008 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[[Back](#)]

LEI Nº 14.717, DE 17 DE ABRIL DE 2008

(Projeto de Lei nº 122/08, do Executivo)

Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

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 16 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, à concessionária." (NR)

"Art. 5º.

Parágrafo único. O Executivo, por meio de decreto, estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo." (NR)

"Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET proceder à fiscalização e autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados." (NR)

Art. 2º. O art. 3º da Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. O proprietário que circular com veículo sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura fica sujeito à aplicação de multa no valor de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por circulação, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º.

§ 2º.

§ 3º. A multa deverá ser recolhida na forma, condições e prazos regulamentares.

§ 4º. A importância prevista no "caput" deste artigo será atualizada na forma do disposto no art. 2º, e seu parágrafo único, da Lei nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000.

§ 5º. Caso a multa prevista no "caput" deste artigo não seja paga até a data do vencimento, haverá incidência de:

I - correção monetária, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, da data de vencimento da multa até a data em que for efetuado o pagamento;

II - juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, a partir do mês seguinte ao do vencimento, contando-se como mês completo qualquer fração dele." (NR)

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o art. 1º da Lei nº 12.157, de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de abril de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **43.582**
Total de referências : **1**

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: DECRETO Nº 43.582 05/08/2003 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado a realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

[[Back](#)]

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

DECRETO N° 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

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

CONSIDERANDO que compete ao Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades;

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que institui o novo sistema de transporte urbano no âmbito municipal;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação de sistema de inspeção veicular eficaz, voltada a garantir maior segurança aos veículos autorizados, objetivando conforto e agilidade nos serviços de transporte prestados à população,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Inspeção de Segurança Veicular destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

§ 1º. As inspeções técnicas avaliarão as condições gerais da frota autorizada, garantindo perfeita identificação dos veículos, manutenção da segurança e atendimento às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, bem como às normas regulamentares expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Poderão ser incluídos no Programa ora instituído, a critério da autoridade competente, os veículos de uso do serviço público municipal.

§ 3º. Somente estarão autorizados a prestar os serviços de transporte referidos neste decreto, os veículos aprovados em vistoria e inspeção técnica veicular.

§ 4º. Os veículos reprovados ou que não efetuarem a inspeção devida não poderão operar os serviços a que estão vinculados, sob pena de apreensão, observadas as demais sanções previstas em regulamentos próprios expedidos pela autoridade competente.

Art. 2º. A vistoria e a inspeção técnica veicular serão realizadas por pessoas jurídicas devidamente credenciadas pelo IMETRO como Organismos de Inspeção Credenciados - OIC e pela Secretaria Municipal de Transportes para tal fim.

Art. 3º. Compete à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, facultada a delegação a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans, proceder ao credenciamento das instituições referidas no artigo 2º, definindo critérios e regulamento próprios, bem como expedir normas complementares para operacionalização do Programa, além de:

I - definir prioridades e prazos para execução das atividades de planejamento, organização, acompanhamento e controle das inspeções e vistorias dos veículos abrangidos pelo Programa;

II - definir a periodicidade da realização das inspeções e vistorias, inclusive quanto a reinspeção, de acordo com as necessidades de cada modalidade de transporte e dos veículos utilizados na prestação dos serviços;

III - manter e atualizar permanentemente o cadastro da frota de veículos sob concessão, permissão e controle do Município;

IV - estabelecer normas e critérios técnicos e administrativos necessários ao credenciamento de interessados ou à contratação para execução das inspeções de segurança;

V - proceder ao credenciamento de empresas para execução de vistorias e inspeções de

segurança;

VI - promover auditoria e controle das estações de inspeção e dos veículos da frota autorizada;

VII - estabelecer critérios para a auditoria dos serviços realizados no processo de inspeção e vistoria abrangidos pelo Programa.

Art. 4º. As inspeções de segurança e vistorias serão realizadas em estações de inspeção designadas pelas instituições credenciadas, após aprovação pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente poderão ser credenciadas como estações de inspeção para execução de vistorias e inspeções de segurança, entidades cujas instalações estejam situadas no Município de São Paulo e das quais não participem como sócios, acionistas, ou indiretamente, por intermédio de controladora ou por coligação, pessoas físicas ou jurídicas que desempenhem atividades no setor automotivo, nas áreas de fabricação, comercialização ou importação de veículos ou de autopeças, de oficinas mecânicas, de locadoras de veículos de transporte de passageiros ou de carga, ou, ainda, aquelas entidades que explorem atividade econômica diretamente beneficiada pela aprovação ou reprovação de veículos inspecionados, bem como funcionários ou dirigentes de entidades de classe vinculadas ao setor de transporte ou automotivo e empregados ou dirigentes de sociedades de economia mista voltadas aos serviços de transporte e trânsito.

Art. 5º. As empresas credenciadas observarão, na realização das inspeções de segurança, os requisitos e normas brasileiras aplicáveis, bem como as normas específicas editadas pelo Poder Público Municipal para cada tipo de veículo autorizado a prestar serviços de transporte.

Art. 6º. Os serviços prestados pelos Organismos de Inspeção Credenciados - OIC serão remunerados diretamente pelos tomadores, sem quaisquer ônus para a Prefeitura, na seguinte forma:

- I - motocicletas e assemelhados R\$ 14,00;
- II - veículos até 3.500 Kg(PBT)..... R\$ 41,00;
- III - veículos acima de 3.500Kg(PBT) até 8.000Kg(PBT)..... R\$ 76,00;
- IV - veículos acima de 8.000Kg (PBT) R\$ 98,00.

Art. 7º. Fica autorizada a veiculação de publicidade de caráter institucional e educativo, referente à atividade desenvolvida pelas empresas credenciadas, cuja avaliação e pertinência ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes, observada a legislação aplicável à espécie.

Art. 8º. As empresas credenciadas estarão sujeitas, no caso de descumprimento das disposições deste decreto e das demais normas complementares a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, às seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - em caso de reincidência, multa equivalente a maior remuneração dos serviços prestados;
- III - descredenciamento.

Parágrafo único. Sem prejuízo da aplicação de outras penalidades, será descredenciada, a critério da Administração Municipal, a empresa que deixar de atender às normas e diretrizes fixadas para a operacionalização e execução do Programa ora instituído, em especial quando:

- I - cobrar, por qualquer meio ou forma, remuneração diferenciada daquela autorizada pela Prefeitura;
- II - dar utilização diferente àquela permitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT à estação autorizada para realização dos serviços de inspeção;
- III - fraudar ou utilizar documento não aprovado pela Prefeitura para comprovar a realização de inspeção.

Art. 9º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de agosto de 2003, 450º da fundação de

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de agosto de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

PUBLICADO DOC 22/06/2011, pág. 101

PROJETO DE LEI 01-00297/2011 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB)

"Dispõe sobre a concessão de bônus destinado a "inspeção veicular ambiental", como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o "bônus ambiental", a ser concedido à pessoa física ou jurídica proprietário(a) ou arrendatário(a) mercantil de veículo automotor registrado no DETRAN/SP, com o objetivo de reduzir acidentes de trânsito.

§ 1º - O bônus ambiental será concedido ao veículo automotor aprovado na inspeção veicular, que no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular não tiver registrado nenhuma autuação por infração de trânsito por "excesso de velocidade" e "semáforo", no município de São Paulo.

§ 2º - O bônus ambiental referido neste artigo, corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço de inspeção veicular na cidade de São Paulo, criada pela Lei nº 11.733, de 27/03/1995, alterada pelas Leis nºs 12.157, de 9/08/1996 e, 14.714, de 17/04/2008, na data do agendamento de tal serviço.

Art. 2º - O bônus ambiental deverá ser pago ao proprietário(a) ou arrendatário(a) de veículo automotor, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias por solicitação deste, bastando declarar, sob as penas da lei, a inexistência de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao período anual da inspeção veicular obrigatória.

Art. 3º - A Prefeitura do Município de São Paulo poderá obter a confirmação a CET ou ao DETRAN/SP, sobre o não cometimento de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" para o período de concessão do bônus ambiental.

Art. 4º - A solicitação do pagamento do bônus ambiental será efetivada no site da Prefeitura do Município de São Paulo, onde o beneficiário indicará uma agência bancária e nº da conta-corrente que deverá ser efetuado o crédito do valor correspondente ao bônus ambiental.

Parágrafo único - A Prefeitura Municipal de São Paulo, nos moldes do que foi feito para a devolução do preço pago pela inspeção veicular, adotará os mecanismos necessários para o pagamento do bônus ambiental ora criado.

Art. 5º - O Pagamento do bônus ambiental ora instituído, de caráter educativo, que tem como fato gerador a inexistência de multas de trânsito por excesso de velocidade e de semáforo, independente de estar o veículo licenciado e nem sujeito a quitação de quaisquer débitos do proprietário(a) ou arrendatário(a) relacionados com tributos municipais.

Art. 6º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações municipais próprias, suplementadas se necessário.

Parágrafo único - Caberá ao Executivo a regulamentação da presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua vigência.

Art. 7º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00265/2017 do Vereador Abou Anni (PV)

"Disciplina o envio de informações atinentes ao Transporte Escolar Gratuito para a Comissão Permanente e competente da Câmara Municipal de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - O Poder Executivo, através de seus órgãos competentes, enviará semestralmente à Comissão Permanente da Câmara Municipal de São Paulo cuja competência seja a área de Transporte, relatório com dados mensais relativos ao sistema de Transporte Escolar Gratuito.

§ 1º - O relatório a que se refere o "caput" deste artigo deve ser enviado à secretaria da comissão parlamentar permanente mencionada de forma escrita e digitalizada, nele devendo constar, pelo menos, as seguintes informações:

- I- o número de alunos cadastrados no sistema de Transporte Escolar Gratuito;
- II- o número de alunos transportados no sistema de Transporte Escolar Gratuito;
- III- os valores pagos por cada aluno transportado, em cada subcategoria utilizada;
- IV- os dados sobre o funcionamento geral do sistema, contendo o número de veículos credenciados, a quilometragem percorrida e possíveis autuações às pessoas físicas e às empresas contratadas, por motivo de falha ou irregularidade;
- V- os valores devidos às pessoas físicas e às empresas contratadas pelo sistema de Transporte Escolar Gratuito, com justificativa embasada nos dados coletados;
- VI- os valores gastos para a manutenção do sistema de Transporte Escolar Gratuito;
- VII - a planilha de cálculo utilizada pelo Executivo com as estimativas de custos do sistema de Transporte Escolar Gratuito;
- VIII- a estimativa de demanda e custos, no âmbito do sistema de Transporte Escolar Gratuito, para o semestre seguinte ao do referido relatório, com a devida justificativa técnica.

§ 2º - O relatório a que se refere esta lei deverá ser entregue até o décimo dia útil do mês subsequente ao do término do semestre ao que o mesmo se refere.

Art. 2º - A Comissão Permanente da Câmara Municipal de São Paulo cuja competência seja a área de Transporte realizará audiência pública para analisar os dados fornecidos.

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

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

Sala das Sessões. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 04/05/2017, p. 265

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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00319/2017 do Vereador Abou Anni (PV)

"Altera a Lei n° 14.492, de 31 de julho de 2007, para dispor sobre a demarcação de vagas especiais para embarque e desembarque do transporte de escolares nas proximidades dos estabelecimentos de ensino, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescida a alínea "g" do inc. II do art. 3º, da Lei n° 14.492, de 31 de julho de 2007, com a seguinte redação:

"Art. 3º(...)

(...)

II - (...)

g) demarcar vagas suficientes e exclusivas ao embarque e desembarque de passageiros do transporte de escolares em local adequado para o acesso aos estabelecimentos de ensino;" (NR)

Art. 2º Fica criado o parágrafo único ao art. 4º da Lei n° 14.492, de 31 de julho de 2007, com a seguinte redação:

"Art. 4º(...)

(...)

Parágrafo único. Caberá à Companhia de engenharia de Tráfego - CET a demarcação de vagas suficientes para embarque e desembarque de passageiros do transporte de escolares em local adequado para o acesso aos estabelecimentos de ensino." (NR)

Art. 3º A presente Lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 17/05/2017, p. 65

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00347/2017 do Vereador Abou Anni (PV)

"Acrescenta o art. 2º-B à Lei nº 10.154, de 07 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, a fim de autorizar a substituição imediata do condutor em casos de enfermidades, e dá outras providências.

Câmara Municipal do São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o art. 2º-B à Lei nº 10.154, de 07 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, com a seguinte redação:

"Art. 2º-B Fica assegurado ao transportador de escolares o direito de indicar um condutor substituto no caso de se tornar impossível prestar o serviço diretamente em razão de doença devidamente comprovada por laudo médico. (NR)

Parágrafo único. A substituição de que trata o caput deste artigo se dará enquanto o condutor não for considerado apto e terá como condição o atendimento de todas as exigências para o transporte de escolares, além da imediata comunicação ao órgão fiscalizador competente para a consecução dos objetivos desta lei." (NR)

Art. 2º. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 3º. As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões.

Às Comissões competentes"

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 31/05/2017, p. 67

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

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

23/10/17 às 17:20
RF 11327

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar:
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 03/10/2017

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 83 do R.I.

SECRETARIA DE LEGISLAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PROCESSAMENTO LEGISLATIVO
04/10/17 13:13
Karol
4807/17-15 11 ASS: Karol.

Segue(m) juntado(s), na data, documento(s) e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)

nº 52254 Em 20/10/17



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0343-17

Folha nº 52 do Proc.

Nº 01-343 de 20 17

Fernando de Lima Gasparotto

RF. 11.272-SGP-12

PARECER Nº 1482/2017 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0343/2017.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Toninho Véspoli, que visa alterar a Lei Municipal nº 13.697/2003, que dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Gratuito – Vai e Volta - no Município de São Paulo.

Sob o aspecto jurídico a propositura reúne condições para prosseguir em tramitação, na forma do Substitutivo abaixo.

Em primeiro lugar, cumpre asseverar que o projeto original, apesar de tangencialmente ter o potencial de criar despesas (como as disposições que impõem atribuições ao Poder Executivo municipal), é de se lembrar o decidido pelo Supremo Tribunal Federal:

“Não procede a alegação de que qualquer projeto de lei que crie despesa só poderá ser proposto pelo chefe do Executivo. As hipóteses de limitação da iniciativa parlamentar estão previstas, em numerus clausus, no art. 61 da CB – matérias relativas ao funcionamento da administração pública, notadamente no que se refere a servidores e órgãos do Poder Executivo. Precedentes.” [ADI 3.394, rel. min. Eros Grau, j. 2-4-2007, P, DJE de 15-8-2008.]

Tampouco pode ser alegado vício de iniciativa que impeça a tramitação do projeto. Poderia ser invocada violação ao art. 37, §2º, inciso IV da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que reza que compete privativamente ao Prefeito: *“São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre: IV – organização administrativa (...)”*

Ocorre que o presente projeto apenas autoriza a implantação de programa do Município de baixo impacto orçamentário e praticamente sem mudanças na organização administrativa do Município, tratando-se de mera autorização a fim de modificar o escopo de um programa municipal.

Este é o entendimento do Tribunal de Justiça de São Paulo, acerca da possibilidade de aprovação de projeto neste teor:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0343-17

folha nº 53 do Proc.Nº 01-343 de 20 17

Fernando de Lima Gasparotto

RF. 11.272-SGP-12

“Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 5.773, de 12 de maio de 2016, do Município de Catanduva. Diploma de origem parlamentar que declara como de utilidade pública a associação que indica. Vício de iniciativa não caracterizado. Constituição paulista que textualmente confere ao Legislativo a iniciativa de leis que disponham sobre "declaração de utilidade pública de entidades de direito privado". Diploma legal que tampouco criou despesa. Descabimento da instauração de incidente de inconstitucionalidade do dispositivo da Carta paulista. Ação improcedente. (ADI 2167727-91.2016.8.26.0000 Relator(a): Arantes Theodoro; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: Órgão Especial; Data do julgamento: 22/02/2017; Data de registro: 23/02/2017)”

No que tange ao conteúdo do projeto, contudo, cabem algumas considerações que levam à necessidade da apresentação do Substitutivo que segue ao final deste parecer.

Isto porque o projeto original modificava o inciso IV do art. 6º da Lei 13.697, de 22 de dezembro de 2003, quando em verdade seria mais adequado inserir novo inciso (V) ao mencionado artigo.

Assim sendo, é apresentado Substitutivo, ressaltando-se que compete às Comissões de mérito a análise da conveniência da aprovação deste projeto.

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII, do mesmo diploma legal.

Ante o exposto somos pela **LEGALIDADE** do presente projeto.

“SUBSTITUTIVO Nº _____ DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0343/17.

Art.1º - Fica inserido o inciso V ao artigo 6º da Lei 13.697, de 22 de dezembro de 2003, com a seguinte redação:

Art.6º - (...)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0343-17

Folha nº 54 do Proc. nº 01-343 de 20 17
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP-12

I – (...)

II – (...)

III – (...)

IV – (...)

V - Prioridade no atendimento dos estudantes residentes a partir da distância de 01 km (um) em linha reta entre a residência à unidade escolar na qual esteja matriculado.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 18/10/2017.

MARIO COVAS NETO

REIS

POLICE NETO

SANDRA TADEU

SONINHA FRANCINE

JANAINA LIMA

RINALDI ENGILIO

CAIO MIRANDA

CLAUDINHO

SOUZA

DE