autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2
SPLegis

PROJETO DE LEI 463/2016 DE 24/08/2016

Promovente:

Ver. ARSELINO TATTO (PT)

Ementa:

DISPÕES SOBRE A INSTALAÇÃO DE CÂMERAS DE SEGURANÇA EM TODOS OS VEÍCULOS UTILIZADOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/_____

_____

Chefe de Seção

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Arselino Tatto

PROJETO DE LEI Nº 2016

PL
463/2016

Dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1° As empresas responsáveis pelo transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo ficam obrigadas a instalar câmeras segurança nas dependências dos veículos utilizados para o referido transporte público.

§ 1º O sistema de monitoramento de que trata o caput deste artigo se destina exclusivamente a preservação da segurança, a prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência e atos que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

§ 2º O sistema de monitoramento a ser adotado deverá permitir a gravação de imagens e áudio que serão transmitidas em tempo real para os órgãos de segurança atuantes na Cidade.

Art. 2º - As disposições constantes na presente Lei serão aplicadas:

I - às empresas de ônibus que operam o transporte coletivo municipal de passageiros, cujas concessões foram dadas pelo Poder Público Municipal; e

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 - 11º andar – sala 1112 - São Paulo /SP - CEP 01319-900
fone (11) 3396-4264/339-4001/3396-4002 - endereço eletrônico: www.arselino-tatto.com.br/ e-mail: secretaria.tatto@ig.com.br

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

(a) juntado(s), nesta
(m), documento(s) e ficha de
informação rubricados sob
nº 2 a 4
em 26/12/16

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Arselino Tatto

II - aos demais tipos de transporte coletivo como trens e metrô, cujas concessões foram outorgadas pelo Poder Publico Estadual e que operam nos limites territoriais da Cidade de São Paulo.

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

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

Sala das Sessões, 23 de agosto de 2016.

Arselino Tatto
Vereador – PT
Líder de Governo

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 - 11º andar – sala 1112 - São Paulo /SP - CEP 01319-900
fone (11) 3396-4264/339-4001/3396-4002 - endereço eletrônico: www.arselino-tatto.com.br/ e-mail: secretaria.tatto@ig.com.br

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Arselino Tatto

JUSTIFICATIVA

O presente projeto determina a instalação de câmeras de segurança em todos os veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo. O objetivo da proposta é coibir assaltos nas linhas em que a empresa de transporte coletivo opera, bem como aumentar a segurança pública dos passageiros.

Infelizmente, essa prática criminosa de assaltos no interior de ônibus coletivos vem aumentando a cada dia. A presença de dispositivos de segurança será um fator de inibição das ações criminosas e, caso aconteçam, facilitará investigação criminal. A transmissão de dados em tempo real é essencial para que o Poder Público possa acionar aparatos de segurança e repressão da criminalidade.

O cidadão usuário do transporte público, por outro lado tem direito a proteção e segurança ao utilizar o serviço.

Em face do exposto, solicito a colaboração dos membros desta edilidade para aprovação da presente propositura, uma vez que revestida de interesse público.

SRM/srm

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 - 11° andar – sala 1112 - São Paulo /SP - CEP 01319-900
fone (11) 3396-4264/339-4001/3396-4002 - endereço eletrônico: www.arselino-tatto.com.br/ e-mail: secretaria.tatto@ig.com.br

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01-PL 463 de 2016, 26 / 8 / 16 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 160.406

LIDO HOJE

ÀS COMISSÕES DE: 25 AGO 2016

Const., Just. e Leg. Particip.,

Administração Pública,

Educ., Transp., Al. Comp., Tur., Laz. e Gastron.,

Finanças e Orçamento.

PRESIDENTE

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.
Efetuada a autuação, encaminho presentes autos para prosseguimento.

30 AGO 2016

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 ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS
EM 30/08/16 AO 17 HS
POR Karol
SAÍDA 09/09/16 ÀS 15 H ASS: Karol

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data Papel para informação Documento relacionados ao

Folhas de nºs 07 - 09 em 30/11/2017

Bruno Lucchetti
Técnico Administrativo
RF. 11.455

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 05
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF. 11.455

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL463/16

Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado:

- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências (art. 8º e seguintes);

- Lei Orgânica do Município de São Paulo – art. 172 e seguintes;

-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 e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução;

- Decreto nº 56.232, de 2 de julho de 2015, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887/13;

-Lei Municipal nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que 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;

- Decreto nº 54.058, de 1º de julho de 2013, que cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes;

- Lei Municipal nº 13.541, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a colocação de placa informativa sobre filmagem de ambientes, e dá outras providências; regulamentada pelo Decreto Municipal nº 43.236, de 22 de maio de 2003;

- Lei Municipal nº 15.326, de 12 de novembro de 2010, que determina a possibilidade de monitoramento por câmeras em eventos geradores de público e dá outras providências;

- PL 461/13, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de câmeras de monitoramento e vigilância em áreas comuns de repartições públicas no âmbito do Município de São Paulo;

- PL 448/15, que dispõe sobre instalação de botão do pânico, GPS e câmeras de vídeo no interior dos ônibus de transporte coletivo e dá outras providências;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

Folha 06
Proc. Nº 463/16
Bruna Lucchetti
RF 11.455

- PL 545/15, que dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os ônibus de transporte coletivo e em terminais do transporte público do Município de São Paulo e dá outras providências;

Cópias dos textos normativos acima indicados acompanham a presente informação.

Cumpre informar que em que pese a pesquisa ter constatado projetos de mesmo tema que o PL em análise, por se encontrarem em sessões legislativas diversas não incide o disposto no inciso IV do art. 212 do Regimento Interno da Câmara Municipal.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 08 de setembro de 2016.

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.
Folha 04
Proc. Nº 463/16 fls. 9
Bruna Lucchetti
RF 11.455

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

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

Mensagem de veto

Vigência

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

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

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

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.
Folha 08
Proc. Nº 463/16 fls: 11
Bruno Lucchetti
RF. 11.455

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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

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

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

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

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

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

V – (VETADO);

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Fls. 15
Proc. Nº 463/16
RF. 11.455

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Art. 27. (VETADO).

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

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

Folha 11
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

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

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2015 18:58:56.
Folha 17
Proc. Nº 963736
fls. 18
Bruno Lucchetti
RF 11.455

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

LEI ORGÂNICA

DO

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

(Atualizada até a Emenda 39/15)

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
Equipe de Documentação do Legislativo
- Junho de 2015 –

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

suas entidades representativas, bem como os instrumentos institucionais e financeiros para sua execução.

Parágrafo único - O plano plurianual do Município, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual darão prioridade ao atendimento das necessidades sociais na distribuição dos recursos públicos, destinando verbas especiais para programas de habitação para a população de baixa renda segundo avaliação sócio-econômica realizada por órgão do Município.

Art. 169 - Lei Municipal estabelecerá os equipamentos mínimos necessários à implantação dos conjuntos habitacionais de interesse social.

Art. 170 - O Município, a fim de facilitar o acesso à habitação, apoiará a construção de moradias populares, realizada pelos próprios interessados, por cooperativas habitacionais e através de modalidades alternativas.

Parágrafo único - O Município apoiará o desenvolvimento de pesquisa de materiais e sistemas construtivos alternativos e de padronização de componentes, visando garantir o barateamento da construção.

Art. 171 - Considera-se para os efeitos desta lei, habitação coletiva precária, de aluguel, a edificação alugada no todo ou em parte, utilizada como moradia coletiva multifamiliar, com acesso aos cômodos habitados e instalações sanitárias comuns.

§ 1° - As habitações coletivas multifamiliares, com cadastro específico a ser instituído, serão submetidas a controle dos órgãos municipais, visando melhorar as condições de segurança e higiene dos imóveis.

§ 2° - As irregularidades, nos termos da legislação própria, cometidas por proprietários, sublocadores ou terceiros que tomem o lugar destes em imóveis alugados que se constituam em habitações coletivas precárias, acarretarão aos mesmos, além das sanções civis e criminais cabíveis, outras penalidades e providências administrativas previstas em lei.

CAPÍTULO IV
DO TRANSPORTE URBANO

Art. 172 - Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.
Folha 13
Proc. Nº 463/16 fls. 20
Bruno Lucchetti
RF 11.455

regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

I - o transporte público de passageiros;
II - as vias de circulação e sua sinalização;
III - a estrutura operacional;
IV - mecanismos de regulamentação;
V - o transporte de cargas;
VI - o transporte coletivo complementar.

Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1° - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

§ 2° - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3° - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:

I - o planejamento e o regime de operação;
II - o planejamento e a administração do trânsito;
III - normas para o registro das empresas operadoras;
IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

VI - normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;

VII - normas relativas às características dos veículos;

VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;

IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;

X - as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;

XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

Art. 176 - Nos casos em que a operação direta do serviço estiver a cargo de particular, o operador, sem prejuízo de outras obrigações, deverá:

I - cumprir a legislação municipal;

II - vincular ao serviço os meios materiais e humanos utilizados na sua prestação, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, automaticamente com a simples assinatura do contrato, termo ou outro instrumento jurídico.

Art. 177 - Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

§ 1° - Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, o Poder Público ou seu delegado poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, através do controle dos meios materiais e humanos vinculados ao mesmo, como veículos, oficinas, garagens, pessoal e outros.

§ 2° - Independentemente da previsão do § 1° deste artigo, poderá ser desde logo rescindido o vínculo jurídico pelo qual o particular passou a operar o serviço.

Art. 178 - As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7°, inciso III desta Lei.

Parágrafo único - Até 5 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará a Câmara Municipal as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 14 fls. 22
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

(Alterado pela Emenda 07/91)

Art. 179 - Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas;

II - o transporte fretado, principalmente de escolares;

III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;

IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

CAPÍTULO V
DO MEIO AMBIENTE

Art. 180 - O Município, em cooperação com o Estado e a União, promoverá a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente.

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

II - planejamento e zoneamento ambientais;

III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

IV - conscientização e educação ambiental e divulgação obrigatória de todas as informações disponíveis sobre o controle do meio ambiente;

V - definição, implantação e controle de espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a sua alteração e/ou supressão permitidos somente através de lei específica.

Parágrafo único - O Executivo deverá apresentar e prestar contas anualmente à Câmara Municipal de São Paulo e à população projeto contendo metas sobre a preservação, defesa, recuperação, conservação e melhoria do meio ambiente.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Folha 15
Proc. Nº 463 / 16
Bruno Lucchetti
PL 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **13241**
Total de referências : **1**

1/1

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

Ementa: Dispoe sobre a organizaçao dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execuçao, e da outras providencias.

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)
Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)
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 ATDS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CAOA 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 gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposiçoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizaçao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizaçao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao 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]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 16
Proc. Nº 463 / 16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

§ 1º - D 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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

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. 9° - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:
I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico dasinstalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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, reguiam-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;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 12
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
R.F. 11.455

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
XI - os bens reversíveis;
XII - os casos de rescisão;
XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público,aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.
§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
I - advento do termo do contrato;
II - encampação;
III - caducidade;
IV - rescisão;
V - anulação;
VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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 deveráestar 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:

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

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 DDS DPERADORES PELA DELEGAÇÃD DDS SERVIÇDS DE TRANSPDRTE 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 - D 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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.
Folha 10
Proc. Nº 463 / 16. 32
Bruno Lucchetti
RF. 11.455

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.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Parágrafo único - A São Paulo TransporteS.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 28de 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.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 21 fls. 34
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA DE SOUSA em 30/01/2017 14:58:56.

Folha 22
Proc. Nº 1837-16
Bruno Lucchetti fls. 35
RF 11.455

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **56232**
Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETD Nº S6.232 02/07/201S (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

Revogação: Revoga o Decreto nº S3.887/2013. (ver documento)

Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de 5ao Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.; (ver documento)
Lei nº 16.211/2015 - 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.; (ver documento)
Decreto nº S3.887/2013 - Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006. (ver documento)

[Back]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 23 fls. 36
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF. 11.455

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, fica regulamentada nos termos deste decreto.

Parágrafo único. O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo é um serviço público acessível a toda a população, com tarifas e itinerários fixados pelo Poder Executivo, satisfazendo as condições de continuidade, regularidade, qualidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades:

I - operação da frota de veículos, incluindo a dos Serviços Complementares;

II - administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência;

III - programação da operação;

IV - controle da operação;

V - operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único;

VI - operação dos terminais de integração e estações de transferência;

VII - planejamento estrutural da rede, gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo público de passageiros;

VIII - gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nela incluída a política tarifária e a comercialização e a gestão dos meios de pagamento;

IX - operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

DA DELEGAÇÃO E DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 3º A prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo será outorgada mediante a concessão de 27 (vinte e sete) lotes de serviços, a serem explorados por sociedades de propósito específico - SPE, nos termos contidos no edital.

§ 1º Para cada lote de serviços haverá um grupo de linhas agregadas de acordo com as funções que cumprem no Transporte Coletivo Público de Passageiros e de acordo com a proximidade regional geográfica.

§ 2º A concessionária responderá integralmente por todas as obrigações contratuais e pelas de natureza tributária, trabalhista, fiscal e civil.

§ 3º A concessionária também responderá por quaisquer danos a passageiros e a terceiros, sejam materiais, corporais ou morais, devendo apresentar, como condição para a assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva, nos termos previstos no edital.

Art. 4º Constitui objeto da concessão a prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, abrangendo as atividades mencionadas nos incisos I a VI do artigo 2º deste decreto.

§ 1º Os serviços relativos aos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto serão executados por meio de um Centro de Controle Operacional - CCO, a ser implantado pelas concessionárias e cujas especificações, normatizações e rotinas de operação serão definidas pelo Poder Concedente.

§ 2º O Poder Concedente deterá o poder de veto das decisões relacionadas às atividades referidas nos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto, com o propósito de assegurar a prestação regular, qualificada e com segurança dos serviços relativos ao inciso I do mesmo artigo.

§ 3º A atividade de que trata o inciso II do artigo 2º deste decreto poderá ser excluída do objeto do contrato de concessão a qualquer tempo, em decorrência da delegação prevista na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

§ 4º Caso ocorra a situação prevista no § 3º deste artigo, não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for.

§ 5º Os serviços descritos nos incisos VII a IX do artigo 2º deste decreto permanecem sob a responsabilidade direta do Poder Público.

§ 6º Fica expressamente vedada a contratação de terceiros para a execução das atividades-fim estabelecidas no inciso I do artigo 2º deste decreto.

Art. 5º Para as atividades comuns às concessionárias, incluindo a implantação do CCO e a execução dos serviços a que aludem os incisos II a VI do artigo 2º deste decreto, as concessionárias deverão se organizar na forma de uma única pessoa jurídica, com objeto social compatível com o estabelecido nos incisos mencionados.

Art. 6º Os bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados aos contratos nas condições estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros novos próprios municipais, bem como outros bens de interesse do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros para terceiros, em certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada do serviço.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 24 fls. 38
Proc. N° 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Art. 7º O edital poderá dispor, em condições específicas, sobre a vinculação aos contratos de concessão de outros bens de interesse dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser previstos bens reversíveis, os quais constituir-se-ão, cumulada ou alternativamente, por equipamentos, softwares, projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados no serviço de transporte e de trânsito que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Concedente, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 8º O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público.

Art. 9º Poderá ser outorgada às concessionárias a promoção das desapropriações concernentes aos imóveis vinculados ao Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo delas a responsabilidade pelas indenizações cabíveis, nos termos do inciso VIII do artigo 29 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos termos do edital.

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

Art. 10. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, definido no inciso I do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001, divide-se em Subsistema Estrutural e Subsistema Local.

§ 1º O Subsistema Estrutural é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas elevadas de passageiros, exigem menores intervalos entre viagens e devem ser operadas por veículos de maior capacidade;

II - atendem aos deslocamentos de maior amplitude no território, integrando as regiões da cidade e os vários Setores de Ônibus, conforme descritos no Anexo I deste decreto, caracterizando-se como linhas da "cidade";

III - operam com uma oferta organizada em rede de forma a homogeneizar a macroacessibilidade em todas as regiões da cidade;

IV - têm seu trajeto estabelecido majoritariamente no Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO, conforme descrito no Anexo I deste decreto, enquadrando-se nesse critério as linhas que possuam preferencialmente, como referência, o percentual de 70% (setenta por cento) do seu itinerário nas vias do VEIO, associado às funções que exerçam no Sistema Integrado;

V - apresentam um traçado o mais simples possível, estabelecido de forma a ligar diretamente os núcleos de produção e os núcleos de atração de viagens;

VI - configuram a Rede Estrutural de Ônibus que, junto com a Rede de Metrô e Trem, organiza e estrutura o deslocamento por transporte coletivo público no Município de São Paulo;

VII - operam preferencialmente com seu início e fim em terminais de integração;

VIII - classificam-se em Linhas Estruturais Radiais e Linhas Estruturais Perimetrais, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

§ 2º O Subsistema Local é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas mais dispersas de passageiros, médias ou baixas, passíveis de serem operadas por veículos de menor capacidade de passageiros e com maiores intervalos entre viagens do que as linhas estruturais;

II - atendem aos deslocamentos de amplitude mediana ou curta no território, internamente em cada um dos Setores de Ônibus ou articulando setores vizinhos em uma mesma região da cidade;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

III - possuem a maior parte do seu traçado fora do Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO;

IV - apresentam, pelas características de atendimento de passageiros no território, um traçado mais complexo, servindo a um maior número de vias;

V - são, em grande parte, linhas de alimentação de terminais de ônibus ou estações da rede metroferroviária;

VI - garantem o atendimento aos equipamentos públicos, centralidades urbanas regionais, equipamentos de uso coletivo e centros comerciais de bairro;

VII - classificam-se em Linhas Locais de Articulação Regional e Linhas Locais de Distribuição, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

Art. 11. Os Serviços Complementares são os serviços de caráter especial, com tarifa diferenciada, que poderão ser prestados pelas próprias concessionárias ou por terceiros, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001.

§ 1º O número de veículos destinados à prestação dos Serviços Complementares fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que a concessionária vincular à sua Área Operacional.

§ 2º Incluem-se nos Serviços Complementares o serviço denominado "Atende" e aqueles de natureza rural.

§ 3º Os Serviços Complementares de natureza rural, definidos como aqueles que extrapolarem a região urbanizada da cidade e adentrarem nas áreas rurais e de proteção ambiental previstas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico, delimitadas pela Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e pela Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, terão características de atendimento rodoviário rural, com oferta de viagens diárias reduzidas e sem os benefícios da integração tarifária proporcionada pelo Bilhete Único.

Art. 12. Os 27 (vinte e sete) lotes de serviços do Transporte Coletivo Público de Passageiros serão reunidos em três grupos, a seguir relacionados, descritos no Anexo II deste decreto.

I - Grupo "Estrutural", que reúne as Linhas Estruturais Radiais, as Linhas Estruturais Perimetrais do Subsistema Estrutural e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 4 (quatro) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir, e 1 (um) lote especial, associado à tecnologia Trólebus, sem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica:

a) Lote Estrutural 1 (E1): Área Operacional Norte;

b) Lote Estrutural 2 (E2): Área Operacional Leste;

c) Lote Estrutural 3 (E3): Área Operacional Sul;

d) Lote Estrutural 4 (E4): Área Operacional Oeste;

e) Lote Estrutural 5 (E5): Lote Especial Trólebus;

II - Grupo "Local de Articulação Regional", que reúne as Linhas Locais de Articulação Regional do Subsistema Local, as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local pertencentes à Área Operacional Central e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 9 (nove) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

a) Lote Local de Articulação Regional 0 (AR0): Área Operacional Central

b) Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1): Área Operacional Noroeste;

c) Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2): Área Operacional Norte;

d) Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3): Área Operacional Nordeste;

e) Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4): Área Operacional Leste;

f) Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5): Área Operacional Sudeste;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.
Folha 25
Proc. Nº 9631/16 fls. 40
Bruna Lucchetti
RF 11.455

g) Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6): Área Operacional Sul;

h) Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7): Área Operacional Sudoeste;

i) Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8): Área Operacional Oeste;

III - Grupo "Local de Distribuição", que reúne as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, à exceção daquelas pertencentes ao Lote Local de Articulação Regional 0 (zero), e as linhas dos Serviços Complementares, sendo composto por 13 (treze) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

a) Lote Local de Distribuição 1 (D1): Área Operacional Noroeste;

b) Lote Local de Distribuição 2 (D2): Área Operacional Norte;

c) Lote Local de Distribuição 3 (D3): Área Operacional Nordeste 1;

d) Lote Local de Distribuição 4 (D4): Área Operacional Nordeste 2;

e) Lote Local de Distribuição 5 (D5): Área Operacional Leste 1;

f) Lote Local de Distribuição 6 (D6): Área Operacional Leste 2;

g) Lote Local de Distribuição 7 (D7): Área Operacional Sudeste;

h) Lote Local de Distribuição 8 (D8): Área Operacional Sul 1;

i) Lote Local de Distribuição 9 (D9): Área Operacional Sul 2;

j) Lote Local de Distribuição 10 (D10): Área Operacional Sul 3;

k) Lote Local de Distribuição 11 (D11): Área Operacional Sudoeste 1;

l) Lote Local de Distribuição 12 (D12): Área Operacional Sudoeste 2;

m) Lote Local de Distribuição 13 (D13): Área Operacional Oeste.

§ 1º A correlação dos grupos de lotes de serviços, das áreas operacionais e dos tipos de linhas dar-se-á de acordo com o estabelecido no Anexo IV deste decreto.

§ 2º O edital de licitação disporá sobre a relação de linhas, sua classificação, definições complementares e vinculação aos lotes de serviços para implantação quando do início da operação dos serviços, de acordo com o projeto da Rede de Referência do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no curto prazo, bem como quando das situações transitórias, se necessário.

§ 3º As linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o Poder Concedente atribuí-las às concessionárias de acordo com o interesse público.

Art. 13. As Áreas Operacionais delimitam as parcelas do território da cidade, estabelecidas por limites geográficos, que servem de referência para a agregação das linhas que constituem os lotes de serviços.

§ 1º Uma Área Operacional é definida pela agregação de Setores de Ônibus utilizados no planejamento do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º As Áreas Operacionais têm os seus limites estabelecidos no Anexo II deste decreto.

Art. 14. O edital de licitação disporá sobre as características dos serviços a serem prestados, devendo contemplar:

I - especificação operacional básica das linhas;

II - características dos sistemas tecnológicos, hardware e software, a serem utilizados nos ônibus, nas garagens e no Centro de Controle Operacional - CCO, voltados ao controle de acesso de passageiros, como a bilhetagem eletrônica, ao monitoramento operacional, à telemetria, à captura de imagens de segurança e a outras funcionalidades;

III - características e especificações associadas à implantação e operação do CCO;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

IV - características e especificações dos serviços de administração, manutenção e operação dos equipamentos públicos de integração;

V - características veiculares dos ônibus, observada a tipologia indicada no Anexo V deste decreto;

VI - características da infraestrutura de pátios, garagens e demais instalações a serem construídas, ampliadas ou mantidas pelas concessionárias;

VII - condições de prestação dos serviços;

VIII - requisitos a serem observados quanto à qualidade da prestação dos serviços e quanto à forma de seu controle.

Art. 15. Quando ocorrerem deficiências no serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, resultantes de caso fortuito, de força maior ou de qualquer outro motivo, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outras concessionárias, que responderão por sua continuidade e serão remuneradas nos termos estabelecidos contratualmente.

Parágrafo único. O Centro de Controle Operacional - CCO poderá, a qualquer tempo e no caso de atendimento de demandas pontuais e extraordinárias, remanejar a alocação de veículos e dos demais recursos operacionais, de modo a assegurar a adequada prestação do serviço.

DA TARIFA, DAS RECEITAS E DA REMUNERAÇÃO

Art. 16. O Poder Público fixará o valor das tarifas de utilização dos serviços, cabendo exclusivamente às concessionárias a manutenção e conservação dos equipamentos e sistemas embarcados de sua cobrança.

§ 1º As receitas extratarifárias serão consideradas em favor da modicidade da tarifa de utilização dos serviços.

§ 2º As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da publicação do edital, deverão dispor de fontes específicas de recursos para sua compensação.

Art. 17. Constituem-se receitas do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros:

I - receita tarifária pela utilização dos serviços;

II - valores de venda antecipada de créditos eletrônicos de transporte não utilizados;

III - receitas extratarifárias, incluindo:

a) valores correspondentes à participação do Poder Público nas receitas adicionais das concessionárias, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Concedente;

b) receitas geradas pela exploração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

c) outras receitas.

Parágrafo único. Caso o valor das receitas indicadas no "caput" deste artigo seja insuficiente para cobertura dos custos elencados no artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001, o Poder Público destinará recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 18. As concessionárias, isoladas ou organizadas na forma definida no artigo 5º deste decreto, poderão explorar atividades econômicas acessórias associadas ao objeto da concessão, visando à obtenção de receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, com ou sem exclusividade, desde que não comprometam as atividades primárias do objeto da concessão.

§ 1º Para cada atividade econômica acessória, a concessionária apresentará, para aprovação do Poder Concedente, projeto específico, incluindo o Plano de Negócios.

§ 2º As receitas provenientes das atividades econômicas acessórias, a critério do Poder Concedente, serão:

I - consideradas no reequilíbrio econômico do contrato; ou

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea "a" do inciso III do artigo 17 deste decreto.

Art. 19. As concessionárias serão remuneradas observando-se os seguintes parâmetros:

I - para os serviços relativos ao inciso I do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente disponibilizados ao usuário, atinentes às Ordens de Serviços Operacionais emitidas pelo Poder Concedente, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de referência de demanda;

c) a qualidade dos serviços ofertados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e por meio de pesquisas de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

d) os ganhos de produtividade obtidos na operação dos serviços, medidos através da redução de custos ou do aumento do número de passageiros pagantes ou os dois fatores conjugados, sendo que parte dos ganhos de produtividade obtidos pelas concessionárias deverá ser transferida ao Poder Concedente na forma definida no edital e no contrato.

II - para os serviços relativos aos incisos II a VI do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente prestados, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) a qualidade dos serviços prestados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e pesquisa de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão.

§ 1º A remuneração do Serviço Complementar "Atende" será estabelecida no edital.

§ 2º A remuneração dos demais Serviços Complementares será fixada quando de sua delegação, considerando estudos técnicos e eventuais parâmetros de rentabilidade definidos na licitação.

§ 3º Os serviços efetivamente prestados e os indicadores de desempenho operacional a que aludem respectivamente as alíneas "a" e "c" do inciso I do "caput" deste artigo serão aferidos de maneira automática e por sistema eletrônico.

Art. 20. A remuneração das concessionárias sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do edital e respectivo contrato, bem como a definição da data base.

Art. 21. A remuneração das concessionárias será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual.

Parágrafo único. A revisão de que trata o "caput" deste artigo será precedida por um verificador independente, o qual indicará especialmente os parâmetros técnicos e os custos de capital e de oportunidade vigentes à época da revisão.

DA INTERVENÇÃO

Art. 22. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação dos serviços, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 e 23 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 23. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 24. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades.

Art. 25. A intervenção dar-se-á exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º Se verificada a impossibilidade do restabelecimento do serviço em nível adequado, encerrar-se-á a intervenção e decretar-se-á a caducidade da concessão.

§ 2º Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 26. O Poder Concedente poderá, antes de decretar a intervenção na prestação do serviço público, determinar que as demais concessionárias executem a operação considerada deficiente.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos para a normalização da prestação do serviço, tais como a requisição ou a ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no § 2º do artigo 6º da Lei nº 13.241, de 2001.

DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 27. A transferência da concessão ou do controle acionário da concessionária, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para a anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:

I - demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;

II - comprometer-se a cumprir as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se nos direitos e nas obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 28. A concessão será extinta nos seguintes casos, de acordo com o artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

§ 1º A encampação importa na retomada do serviço pelo Poder Concedente, durante o prazo contratual, por motivo de interesse público, mediante lei autorizadora específica.

§ 2º Nos casos dos incisos I e II do "caput" deste artigo, previamente à extinção da concessão, o Poder Concedente procederá ao levantamento de eventuais valores respeitantes ao capital investido e não amortizado, podendo utilizar documentação contábil apresentada pela concessionária, desde que devidamente analisada por auditor independente.

§ 3º A caducidade da concessão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações:

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa da concessionária;

II - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

III - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Art. 29. Extinta a concessão, haverá imediata assunção dos serviços pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 77 fls. 44
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

Parágrafo único. O Poder Concedente poderá utilizar documentação contábil apresentada pela concessionária, desde que devidamente auditada por auditor independente.

Art. 30. Extinta a concessão em determinado lote de serviços, o Poder Concedente poderá determinar que as demais concessionárias prestem o serviço para evitar sua interrupção.

DAS PENALIDADES

Art. 31. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 32. No Regulamento de Sanções e Multas - RESAM, editado pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da Lei nº 13.241, de 2001.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

Art. 33. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará na imediata apreensão do veículo, bem como na aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação das penalidades a que se refere o "caput" deste artigo.

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Art. 34. A gestão dos contratos de concessão envolve, dentre outras, as seguintes atividades:

I - acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais;

II - avaliação do desempenho operacional das concessionárias;

III - avaliação do desempenho econômico-financeiro dos contratos;

IV - avaliação da qualidade dos serviços prestados aos usuários;

V - análise da revisão periódica prevista no artigo 21 deste decreto e dos pedidos de reequilíbrio;

VI - análise das alterações dos serviços envolvendo aspectos de planejamento, operacionais e econômicos.

Parágrafo único. Caberá à São Paulo Transporte S.A. realizar a gestão dos contratos de concessão.

Art. 35. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes das concessionárias, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º A gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S.A. sobre fontes e usos da "Conta Sistema";

II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S.A.;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;

IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;

III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;

IV - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Estrutural;

V - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Local;

VI - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.

§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.

§ 6º A São Paulo Transporte S.A. fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 37. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de julho de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 03/07/2015, p. 1, 3-8. c. 3-4, todas.

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 28 fls. 46
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Anexo I – CONCEITUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

1. PRINCÍPIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO

1.1. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, estabelecido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, é formado por um conjunto organizado de linhas, de diferentes funções, articuladas na forma de uma rede de serviços totalmente integrados, baseada no uso dos meios eletrônicos de pagamento de passagens no âmbito do Bilhete Único.

1.2. O conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo está organizado com base nos seguintes princípios:

I. organização com o conceito de rede única, de forma a garantir melhor atendimento às necessidades dos usuários, pelo menor custo e com mínimos impactos negativos na estrutura urbana, o que pressupõe a complementaridade entre todas as modalidades e a integração entre os serviços de transporte coletivo ofertados na cidade;

II. extensão e aplicação do conceito de rede de transporte unificada a todos os serviços prestados no Município, inclusive aqueles sob jurisdição de outras esferas de governo, exigindo a adequada gestão institucional e regulamentação dos serviços de transporte coletivo intervenientes;

III. integração e complementaridade dos serviços de transporte coletivo urbano com outras modalidades de transporte motorizadas e não motorizadas, em especial com as bicicletas;

IV. prevalência do interesse público na organização dos serviços de transporte coletivo, independentemente da natureza e da diversidade das suas concessionárias, evitando tanto a segregação dos espaços de atuação quanto à superposição desnecessária de serviços;

V. planejamento das linhas de ônibus da Cidade de São Paulo realizado de forma a atender as necessidades da população, observando:

a) as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, especialmente aquelas relativas ao uso do solo e ao sistema viário;

b) a oferta do serviço em rede de forma a garantir facilidade e flexibilidade de uso e disponibilidade de serviço em todo território urbano da cidade;

c) a garantia dos requisitos necessários para oferta do serviço em rede, assim entendida a manutenção da política de integração tarifária, a oferta de serviços com maiores frequências, a confiabilidade do serviço mediante a garantia da regularidade de sua prestação;

d) a adoção de alternativas tecnológicas apropriadas;

e) a organização e operação do sistema como um todo, bem como sua integração efetiva a outros serviços;

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

f) a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual no planejamento e na operação dos sistemas de transporte e de circulação;

g) operação controlada do serviço através de um Centro de Controle Operacional de modo a garantir a regularidade da oferta de serviço e a confiança dos usuários quanto ao atendimento em rede;

VI. oferta de ampla mobilidade e acessibilidade a todo espaço urbano, com segurança e conforto, no menor tempo e custo possíveis, respeitadas a legislação urbanística e ambiental;

VII. garantia do equilíbrio econômico e financeiro do serviço de transporte coletivo urbano, como condição necessária para a garantia da continuidade da prestação do serviço essencial, bem como para a segurança jurídica do contrato;

VIII. estímulo à participação das concessionárias na busca de eficiência e qualidade dos serviços.

2. UNIDADES DE PLANEJAMENTO – SETORES DE ÔNIBUS

2.1. O planejamento, organização dos serviços e controle do Sistema Integrado de Transporte Coletivo observam as distintas características urbanas da cidade, suas centralidades e os objetivos da política urbana do Município, em especial no Plano Diretor Estratégico, sendo realizados com uma base territorial básica específica para planejamento do serviço de ônibus na cidade, estabelecida na forma de Setores do Serviço de Ônibus, ou simplesmente: Setores de Ônibus.

2.2. Os Setores de Ônibus, que estão delimitados no Mapa IA deste Anexo, compreendem áreas do território da cidade, estabelecidos de acordo com as necessidades de planejamento e organização da delegação dos serviços, observados os seguintes critérios:

I. um Setor de Planejamento do Serviço de Ônibus deve reunir ao menos uma centralidade urbana;

II. os setores devem configurar um território de interesse para a proposição de soluções que agreguem oferta de ligações locais, e que favoreçam as atividades econômicas internas em razão de uma melhor acessibilidade;

III. deve haver correspondência com outras divisões do território da cidade em que se organizam a gestão pública, como os limites de distritos e regiões de planejamento urbano.

2.3. A reunião de Setores de Ônibus define espaços territoriais referenciais para a delegação dos serviços, em particular a Área Central, delimitada no Mapa IA deste Anexo, a qual constitui região de atendimento geral da cidade por linhas provenientes de qualquer outra região.

3. TIPOLOGIA DE LINHAS

3.1. As linhas da rede de transporte coletivo por ônibus da cidade têm as seguintes definições para todos os fins deste decreto, do edital de licitação e contrato de concessão:

I. **Linhas Estruturais Radiais (LER)**: são as linhas do Subsistema Estrutural, que atendem as ligações dos Setores de Ônibus com a Região Central da Cidade, bem como aquelas que

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

atendem as Centralidades Regionais Urbanas ao longo dos eixos viários que compõem a ligação com a Região Central;

II. **Linhas Estruturais Perimetrais (LEP)**: são as linhas do Subsistema Estrutural, que articulam as ligações radiais estruturais de ônibus, ligam as centralidades urbanas regionais e Setores de Ônibus, com trajetos não radiais, sem passar pelo Centro Histórico da Cidade, ligando regiões dispostas nos anéis viários da cidade;

III. **Linhas Locais de Articulação Regional (LLA)**: são as linhas que ligam os Setores de Ônibus às centralidades urbanas de alcance regional, que interligam os Setores de Ônibus situados em Áreas Operacionais distintas, que atendem à ligação com a Região Central com percurso predominantemente fora do VEIO, e as linhas cuja função da ligação se configure como de atendimento de natureza regional;

IV. **Linhas Locais de Distribuição (LLD)**: são as linhas que realizam as ligações internas aos Setores de Ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidades urbanas de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus ou que realizam algumas ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviárias localizadas em outro Setor, desde que observem características complementares, como:

a) os Terminais e Estações de Metrô não estejam inseridos na área de influência de uma centralidade urbana de alcance regional;

b) possuam traçados com maior capilaridade, com abrangência de atendimento típica de áreas residenciais;

c) possuam traçados que requeiram o uso de veículos de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topográficas dos traçados;

V. **Linhas Locais Rurais (LLR)**: são as linhas enquadradas na categoria de Serviços Complementares que atendem as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, definidas no Plano Diretor Estratégico.

3.2. As centralidades urbanas de alcance regional definidas acima compreendem as áreas de ocupação predominantemente comercial e de serviços, de alta atração de viagens, que polarizam uma determinada região geográfica da cidade, concentrando vários pontos de controle de linhas, e que oferecem conexões entre elas para vários destinos, a seguir relacionadas:

I. Penha;
II. Vila Prudente;
III. Santo Amaro;
IV. Pinheiros;
V. Lapa;
VI. Barra Funda;
VII. Santana.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

3.3. Na ocorrência de dúvidas de classificação das linhas, a SPTrans adotará a classificação mais apropriada, levando em consideração outros fatores associados ao modelo de estruturação do Sistema Integrado, em especial a função da ligação expressa por vários elementos: traçado, amplitude e natureza do atendimento (estrutural dos principais fluxos, regional de médio alcance, local de menor amplitude), a tipologia de veículos mais apropriada, entre outros.

4. TIPOLOGIA DE REDES

4.1. O conjunto de linhas do Serviço Integrado terá características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, classificadas da seguinte forma:

I. **Rede de Referência de Dia Útil e Sábados:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda de fora dos horários de pico de dias úteis;

II. **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da Rede de Referência de Dia Útil nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto dos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e deseconomias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis;

III. **Rede da Madrugada (dia útil, sábado e domingo):** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica do período das 0h:00min às 4h:00 min, para o atendimento de trabalho, lazer e entretenimento deste período do dia;

IV. **Rede de Domingo:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica de dias de domingo e feriados, para atendimento de trabalho, lazer e entretenimento destes tipos de dia.

4.2. Em correspondência à classificação dos conjuntos de linhas definidos acima, as linhas do Sistema Integrado de Ônibus, além de sua classificação funcional, se diferenciam quanto à sua jornada operacional ao longo do tempo, da seguinte forma:

I. **Linhas de Referência da Rede**, ou simplesmente Linhas de Referência: todas as linhas estruturais ou locais que compõem uma das três redes especificadas acima (Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Rede da Madrugada, Rede de Domingo);

II. **Linhas de Reforço de Pico:** toda linha com operação limitada aos períodos de pico, manhã ou tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação da oferta à demanda;

III. **Linhas Especiais**: toda linha que seja estabelecida em caráter permanente ou transitório, para atendimento de demandas pontuais de comunidades ou de polos de atração em horários específicos do dia, bem como em eventos da Cidade.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 50
Proc. Nº 0463/16 fls. 50
Bruno Lucchetti
RF. 11.455

5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO

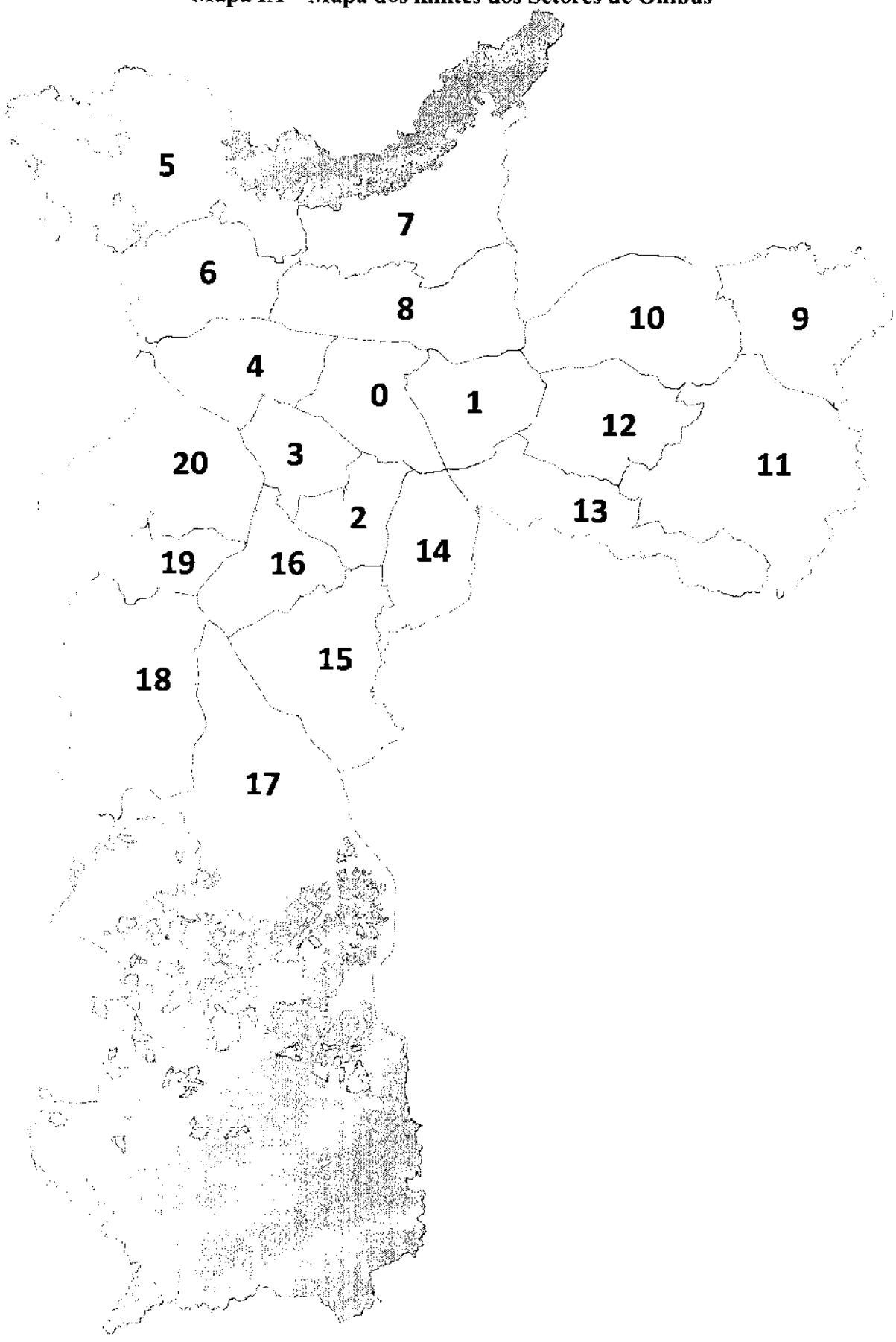
5.1. O conjunto de vias do sistema viário principal da cidade, mostrado no Mapa IB deste Anexo, cujas características das vias, de inserção geográfica, de função de ligação do território, de presença de infraestrutura específica para priorizar a circulação dos ônibus, configuram-se como as vias principais, que estruturam e organizam a realização dos deslocamentos de ônibus na cidade, constituindo o viário de apoio do Subsistema Estrutural de Ônibus.

5.2. As vias que compõem o VEIO deverão ser ordenadas de forma a dispor de tratamento para circulação prioritária dos ônibus, preservando a circulação dos ônibus de congestionamentos viários, como forma de garantir um maior controle sobre a velocidade operacional dos ônibus.

5.3. O Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus poderá ter a sua configuração adequada ao longo do tempo pela Secretaria Municipal de Transportes, em razão da construção de novas infraestruturas dedicadas à circulação prioritária dos ônibus, expansão do sistema viário de interesse estrutural e às dinâmicas urbanas.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Mapa IA – Mapa dos limites dos Setores de Ônibus

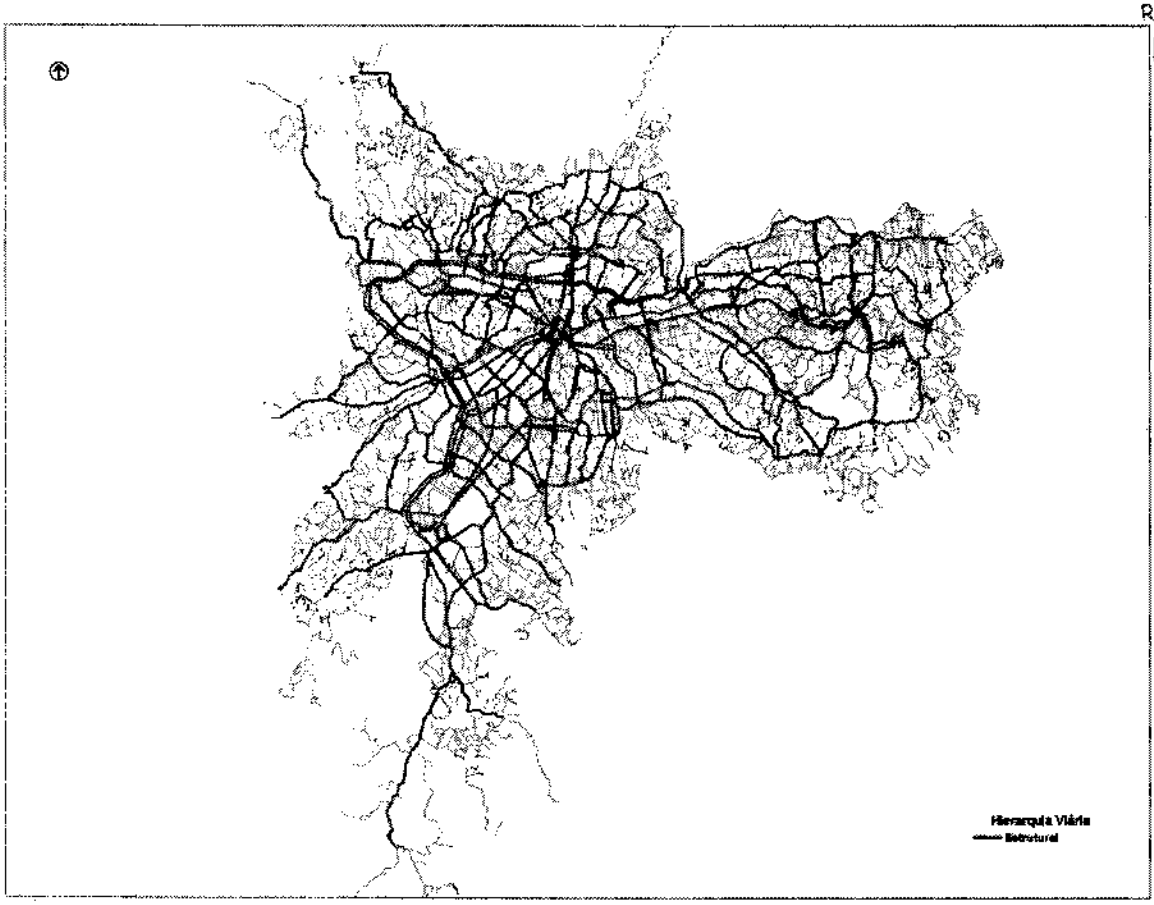


Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 31
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Mapa IB – Mapa ilustrativo do VEIO



Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Anexo II – DELIMITAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS

1. As Áreas de Operação estabelecidas neste decreto correspondem à agregação dos Setores de Ônibus conforme relacionado na Tabela 1.

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Estrutural		
Lote Estrutural 1 (E1)	Área Operacional Norte	5, 6, 7 e 8
Lote Estrutural 2 (E2)	Área Operacional Leste	9, 10, 11, 12 e 13
Lote Estrutural 3 (E3)	Área Operacional Sul	14,15 e 17
Lote Estrutural 4 (E4)	Área Operacional Oeste	16, 18, 19 e 20
Lote Estrutural 5 (E5) Lote Especial Trólebus	Não tem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica.	
Local de Articulação Regional		
Lote Local de Articulação Regional 0 (zero) (AR0)	Área Operacional Central	0, 1, 2, 3 e 4
Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3)	Área Operacional Nordeste	9 e 10
Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4)	Área Operacional Leste	11 e 12
Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6)	Área Operacional Sul	14, 15 e 17
Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7)	Área Operacional Sudoeste	16, 18 e 19
Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8)	Área Operacional Oeste	20

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 32 Fls: 54
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços (continuação)

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Local de Distribuição		
Lote Local de Distribuição 1 (D1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Distribuição 2 (D2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Distribuição 3 (D3)	Área Operacional Nordeste 1	9
Lote Local de Distribuição 4 (D4)	Área Operacional Nordeste 2	10
Lote Local de Distribuição 5 (D5)	Área Operacional Leste 1	11
Lote Local de Distribuição 6 (D6)	Área Operacional Leste 2	12
Lote Local de Distribuição 7 (D7)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Distribuição 8 (D8)	Área Operacional Sul 1	14
Lote Local de Distribuição 9 (D9)	Área Operacional Sul 2	15
Lote Local de Distribuição 10 (D10)	Área Operacional Sul 3	17
Lote Local de Distribuição 11 (D11):	Área Operacional Sudoeste 1	18
Lote Local de Distribuição 12 (D12)	Área Operacional Sudoeste 2	16 e 19
Lote Local de Distribuição 13 (D13)	Área Operacional Oeste	20

2. Os limites geográficos dos Setores de Ônibus estão descritos a seguir.

2.1 Limites do Setor de Ônibus 0 (zero)

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Centro, após a estação Brás à direita na Rua Conselheiro Belisário, à esquerda na Rua Miller e Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Barão de Ladário e Rua João Teodoro, à esquerda na Rua Silva Teles, à direita na Rua Bresser, à esquerda na Rua Santa Rita até via Marginal do Rio Tietê. Segue por esta via até o acesso da ponte da Casa Verde em direção Oeste pela Av. Pacaembu até Av. Doutor Arnaldo, à esquerda nesta via até Av. Paulista, segue por está via em direção ao Sul até Viaduto Paraíso, Rua do Paraíso, à direita na Rua Batisla Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo e Rua dos Patriotas até o Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, seguindo pela Rua Cap. Pacheco Chaves e Rua do Orfanato até a Av. Adutora do Rio Claro, à esquerda na Rua Padre Maurício, seguindo até a Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Eng. Cestari , à direita na Av. Regente Feijó, seguindo pela Rua Bimbarra e Rua Curupá, até o seu final , seguindo à direita pela Rua Pedreira, a esquerda na Rua Maragojipe, à esquerda passa acompanhar o Córrego Rapadura até a Av. Aricanduva, onde à esquerda se-

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

gue pelo Viaduto Alberto Badra até via Marginal do Rio Tietê, seguindo por esta via em direção á Oeste, à esquerda na Rua Santa Rita, segue por está via até Rua Bresser, à esquerda na Rua Silva Teles, seguindo pela Rua João Teodoro e Rua Barão de Ladário, à esquerda na Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Miller e Rua Conselheiro Belisário até encontro com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Sul até Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.3 Limites do Setor de Ônibus 2

Começa na Av. Dr. Ricardo Jafet com Rua Cel. Diogo, seguindo por está via e Av. Prof. Abrão de Morais em direção ao Sul até Complexo Viário Maria Maluf, à esquerda nesta via em direção à Oeste, à direita na Av. Jurandir, à esquerda na Av. dos Bandeirantes, à direita na Av. Santo Amaro e Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por está via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, segue pela Rua do Paraíso e Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo, segue por esta via até Av. Dr. Ricardo Jafet (marco inicial).

2.4 Limites do Setor de Ônibus 3

Começa na Av. Paulista com Rua do Paraíso, segue por esta via em direção à Oeste até Av. Dr. Arnaldo, seguindo por está via e Rua Heitor Penteado, à esquerda na Rua Natingui, à direita na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, à esquerda na via Marginal do Rio Pinheiros, por onde segue em direção ao Sul até Av. Pres. Juscelino Kubitschek, seguindo por está via até Rua Ramos Batista, á direita na Rua das Olimpíadas, á esquerda na Rua Casa do Ator, à direita na Rua Lourenço Marquês, à esquerda na Av. dos Bandeirantes em direção ao Sul, à esquerda na Av. Santo Amaro, à direita na Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por esta via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, até Av. Paulista com Rua do Paraiso (marco inicial).

2.5 Limites do Setor de Ônibus 4

Começa na Praça Charles Miller, Av. Pacaembu segue por está via em direção ao Norte até via Marginal do Rio Tietê, seguindo por está via em direção à Oeste até via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo por está via até à esquerda na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, seguindo pela Rua Natingui, à direita na Rua Heitor Penteado, seguindo pela Av. Doutor Arnaldo, à esquerda na Alameda Pereira Guimarães até Praça Charles Miller (marco inicial).

2.6 Limites do Setor de Ônibus 5

Começa na Av. Inajar de Souza com Av. Itaberaba, segue nesta via em direção ao Norte até Reserva Florestal da Cantareira, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mairiporã, Caieiras, Cajamar e Santana de Parnaíba, à esquerda contornando o Parque Estadual do Jaraguá, à esquerda na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita na Rua Caxambú do Sul e Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Rua Domingos Vega, seguindo pela Rua Ministro Correia de Castro, à esquerda na Rua Lúcio de Mendonça, seguindo pelas Ruas Francisco Castilho, Olga Souza de Queirós e Padre Domingos Gava, à esquerda na Av. Itaberaba até Av. Inajar de Souza (marco inicial).

2.7 Limites do Setor de Ônibus 6

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Começa na Av. Itaberaba com Av. Inajar de Souza, segue nesta via em direção à Oeste, seguindo pelas Ruas Padre Domingos Gava, Olga Souza de Queirós e Francisco Castilho, à direita na Rua Domingos Vega, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Caxambú do Sul e Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita contornando o Parque Estadual do Jaraguá, até BR-050 Rod. Anhanguera, seguindo por esta Via, à direita na Rua Vitantônio D'Abril, à esquerda na Av. dos Rémedios, até via Marginal do Rio Tietê, segue nesta via até a ponte da Freguesia do Ó, acesso à Av. Inajar de Souza, seguindo pela Av. Inajar de Souza Até Av. Itaberaba (marco inicial).

2.8 Limites do Setor de Ônibus 7

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, segue em direção ao Noroeste até Reserva Florestal da Cantareira pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Guarulhos, Mairiporã e Caieiras, à esquerda na Av. Inajar de Souza e Av. João dos Santos Abreu, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. Eng. Caetano Álvares, seguindo pela Rua Mariquinha Viana, à esquerda na av. Água Fria, á direita na Rua José de Albuquerque Medeiros e Av. nova Cantareira, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Paulo de Avelar, seguindo pela Av. Júlio Buono e Av. Sanatório até BR-381 Rod. Fernão Dias (marco inicial).

2.9 Limites do Setor de Ônibus 8

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, Segue por está via e Av. Júlio Buono, à direita na Rua Paulo de Avelar e Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Nova Cantareira, à esquerda na Rua José de Albuquerque Medeiros e av. Água Fria, à direita na Rua Mariquinha Viana, seguindo pela Av. Eng. Caetano Álvares, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. João dos Santos Abreu, à esquerda na Av. Inajar de Souza, à direita na via Marginal do Rio Tietê até SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue em direção ao Norte pela divisa do Município de São Paulo com o município de Guarulhos pela BR-381 Rod. Fernão Dias até Av. Sanatório (marco inicial).

0 Limites do Setor de Ônibus 9

Começa na Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM, seguindo pela faixa de domínio da linha férrea da CPTM até Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, segue acompanhando a divisa do Município de São Paulo com os Municípios de Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Guarulhos até o encontro com a Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Pires do Rio, à esquerda na Av. José Pinheiro Borges até Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM (marco inicial).

2.11 Limites do Setor de Ônibus 10

Começa na Av. Pires do Rio com Acesso a Radial Leste, Segue por esta via até Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue por esta via em direção à Oeste acompanhando a divisa do município de São Paulo com o município de Guarulhos até via Marginal do Rio Tietê ponte do Aricanduva, esquerda no Viaduto Alberto Badra até Radial Leste, à esquerda na Radial Leste seguindo por esta via até Estação

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Arthur Alvim da Linha 3 Vermelha do Metrô, à esquerda na Av. do Contorno, seguindo pela Radial Leste até acesso Av. Pires do Rio (marco inicial).

2.12 Limites do Setor de Ônibus 11

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, Segue em direção ao Sul contomando o pátio de manutenção do Metrô, à direita na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho e Av. Antônio de Souza Queiroz, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia e Rua Cachoeira do Campo, à direita na Rua Douradoquara, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Barra do Caeté, seguindo pela Rua Francesco Usper, à esquerda na Rua Manoel Quirino de Mattos e Av. Sapopemba , seguindo pela Av. Mariana de Sousa Guerra e Av. Bassano Del Crappa, à direita na Av. Gonçalves da Costa , seguindo às margens do Córrego Copiaçu, prosseguindo em linha imaginária até cruzar a Av. Jacu Pêssego, até o encontro com a Av. Adutora do Rio Claro, seguindo pela divisa do município de São Paulo com o município de Ferraz de Vasconcelos até Rua Martim Afonso, seguindo a faixa de domínio da Linha 11-Coral da CPTM até Av. José Pinheiro Borges, seguindo pela Radial Leste, à direita na Av. do Contorno até Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.13 Limites do Setor de Ônibus 12

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue pela Radial leste em direção ao Centro, à esquerda na Av. Aricanduva, à direita na Rua Ajiru, à esquerda na Rua Comendador Gil Pinheiro, a direita acompanhando o Córrego Rapadura, seguindo pela Av. Regente Feijó, à esquerda na Rua Santiago Rodrigues e Av. Vereador Abel Ferreira, à direita na Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Sapopemba, seguindo pela Av. da Barreira Grande, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia, à direita na Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita Av. Antônio de Souza Queiroz , à esquerda na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho, contornando o pátio de manutenção do Metrô até Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.14 Limites do Setor de Ônibus 13

Começa na Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá, segue pela Av. Adutora do Rio Claro, e após a transposição da Av. Jacu Pêssego, segue acompanhando o leito do Córrego Copiaçu até a Av. Gonçalves da Costa, à esquerda na Av. Bassano Del Grappa, à direita na Av. Mariana de Souza Guerra e Av. Sapopemba, seguindo pela Rua Manoel Quirino de Mattos, à direita na Rua Francesco Usper, segue pela Rua Barra do Caeté, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Douradoquara e Av. Arraias do Araguaia, á esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, por onde segue até a Rua do Orfanato, seguindo por ela até a Rua Cap. Pacheco Chaves e Viaduto

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 - Turquesa da CPTM. Segue pela Linha férrea até a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, seguindo pela divisa do município de São Paulo com os municípios de São Caetano do Sul, Santo André e Mauá em direção ao Sudeste até Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá (marco inicial).

2.15 Limites do Setor de Ônibus 14

Começa na faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, segue pela linha férrea até Viaduto Cap. Pacheco Chaves, à esquerda na Rua dos Patriotas, à direita na Rua Prof. Romeu Pellegrini, à esquerda na Av. Dr. Ricardo Jafet, segue em direção ao Sul pela Av. Prof. Abraão de Morais e Rod. dos Imigrantes, à esquerda na Av. Miguel Estéfano, contornando o Parque do Estado, em direção à Leste pela divisa do município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul até faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul (marco inicial).

2.16 Limites do Setor de Ônibus 15

Começa na Av. Afonso D'Escragnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes, segue por está via até Rua Arapuã, segue em direção ao Sudoeste contornando o Aeroporto de Congonhas até Rua Freire Farto, à direita na Av. Hélio Lobo, à direita, passa acompanha o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita na Rua Rodes e Av. Mascote, à esquerda na Av. Washington Luís segue por está via até Via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo o curso do Rio Pinheiros em direção ao Sul até a Represa Billings, segue pela divisa do município de São Paulo com o município de Diadema em direção a Rodovia dos Imigrantes, posteriormente contornando o Parque do Estado em direção ao Centro, até Av. Afonso D'Escragnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes (marco inicial).

2.17 Limites do Setor de Ônibus 16

Começa na Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara, segue nesta via até Av. dos Bandeirantes, segue por está via em direção à Oeste até a Via Marginal do rio Pinheiros, segue por esta via em direção ao Sul, à esquerda na Av. Washington Luís segue nesta via em direção ao Centro, à direita na Av. Mascote, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita, passa a acompanhar o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Hélio Lobo e Rua Freire Farto, contornando o Aeroporto de Congonhas até Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara (marco inicial).

2.18 Limites do Setor de Ônibus 17

Começa no "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros, segue ao sul pela Represa Guarapiranga acompanhando o limite do Distrito da Capela do Socorro, até a divisa com o Município de Embu-Guaçu, seguindo pelos limites do extremo sul do Município com os municípios de Embu-Guaçu, Juquitiba, Itanhaém, São Bernardo do Campo até a Represa Billings, por onde segue até a Av. Marginal do Rio Pinheiros e por ela até o marco inicial.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

2.19 Limites do Setor de Ônibus 18

Começa no "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros, segue ao norte pela Via Marginal do Rio Pinheiros até a Ponte João Dias, à esquerda na Ponte João Dias seguindo pelas e Av. João Dias Av. Das Belezas, esquerda na Av. Carlos Caldeira Filho em direção ao Sudoeste, direita na Estrada do Campo Limpo, até divisa do município de São Paulo com o município de Taboão da Serra, seguindo em direção ao Sul acompanhando o limite dos distritos do Campo Limpo e M Boi Mirim na divisa do município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra, Embu das Artes e Itapecerica da Serra, até o Reservatório Guarapiranga, à esquerda pela Reservatório em direção ao Norte até o "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros (marco inicial).

2.20 Limites do Setor de Ônibus 19

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias, segue por está via em direção ao Norte até ponte do Morumbi, à esquerda na Ponte, segue pela Av. Morumbi, esquerda na Rua Dr. Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho, à esquerda na Av. Giovani Gronchi em direção ao Sul, à direita na Rua São Pedro Fourier, seguindo pela Rua Mal. Hastimphilo de Moura e Av. Mal. Juarez Távora, à direita na Av. Des. Artur Whitaker e Av. Antônio de Salles Penteado até Av. Jorge Amado, Seguindo para o Sudeste acompanhando o limite do distrito do Campo Limpo e a divisa do município de são Paulo com o município de Taboão da Serra, á esquerda na Rua Dr. Joaviano Pachêco de Aguirre, seguindo pela Estrada do campo Limpo em direção ao Sul até Av. Carlos Caldeira Filho, seguindo por está via até Av. das Belezas, à direita nesta via seguindo pela Estrada de Itapecerica e Av. João Dias até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias (marco inicial).

2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi, segue por esta via em direção ao Noroeste até o encontro com o acesso à Rodovia Castelo Branco, segue à esquerda por esta rodovia até a divisa com o município de Osasco, segue acompanhando este limite e posteriormente a divisa com o município de Taboão da Serra até encontro da Rodovia Régis Bitencourt com Av. Francisco Morato, seguindo em direção ao Sul pela Av. Antônio de Salles Penteado e Av. Des. Artur Whitaker, à esquerda em Av. Mal. Juarez Távora, seguindo pela Rua Mal. Hastimphilo de Moura, á esquerda na Av. Giovani Gronchi, à direita na Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho seguindo pela Rua Dr. Flávio Américo Maurano e Av. Moumbi até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi (marco inicial).

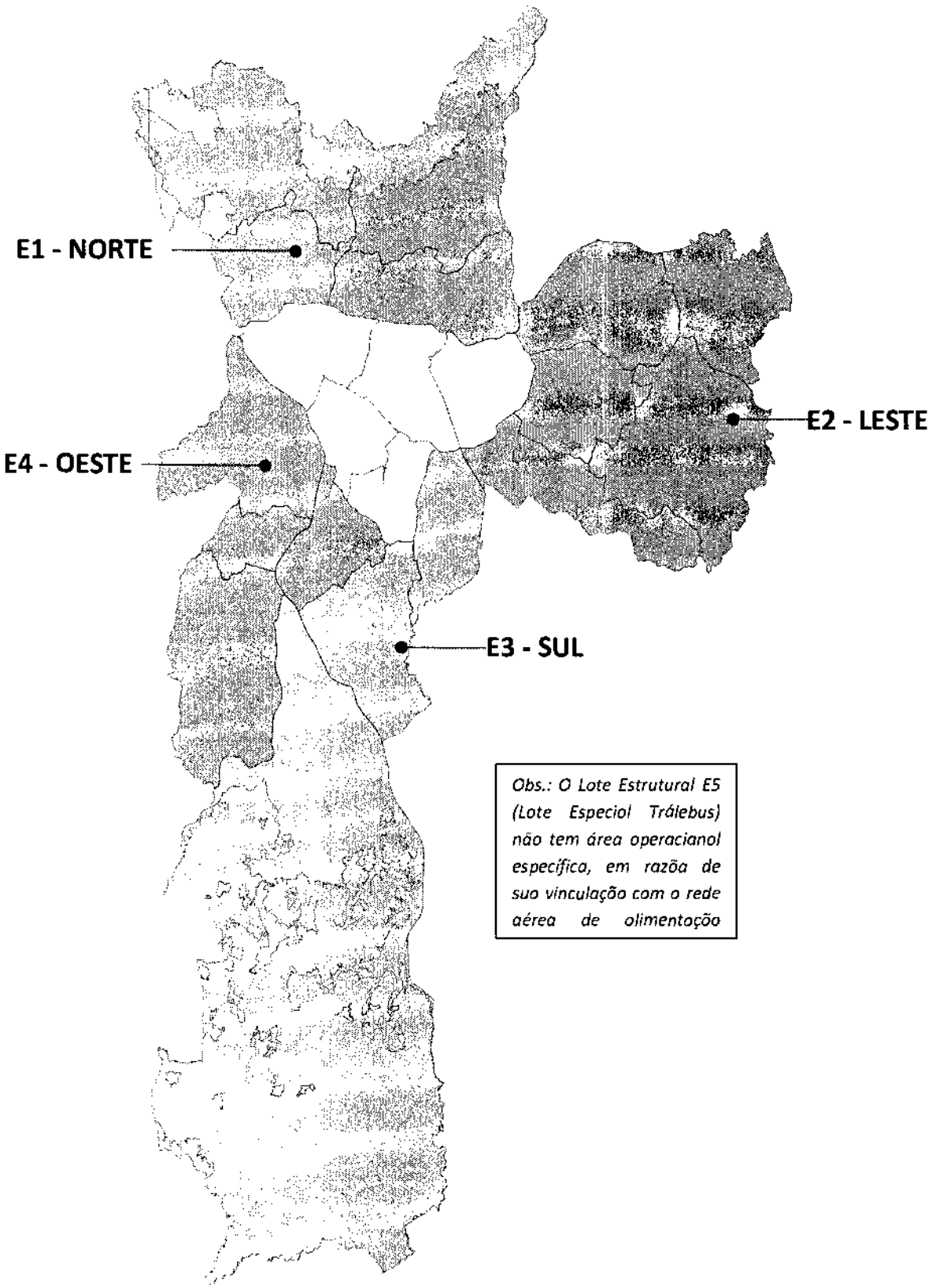
Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

As Áreas de Operação correlacionadas aos lotes de serviços estabelecidos neste Decreto estão ilustradas nos mapas a seguir.

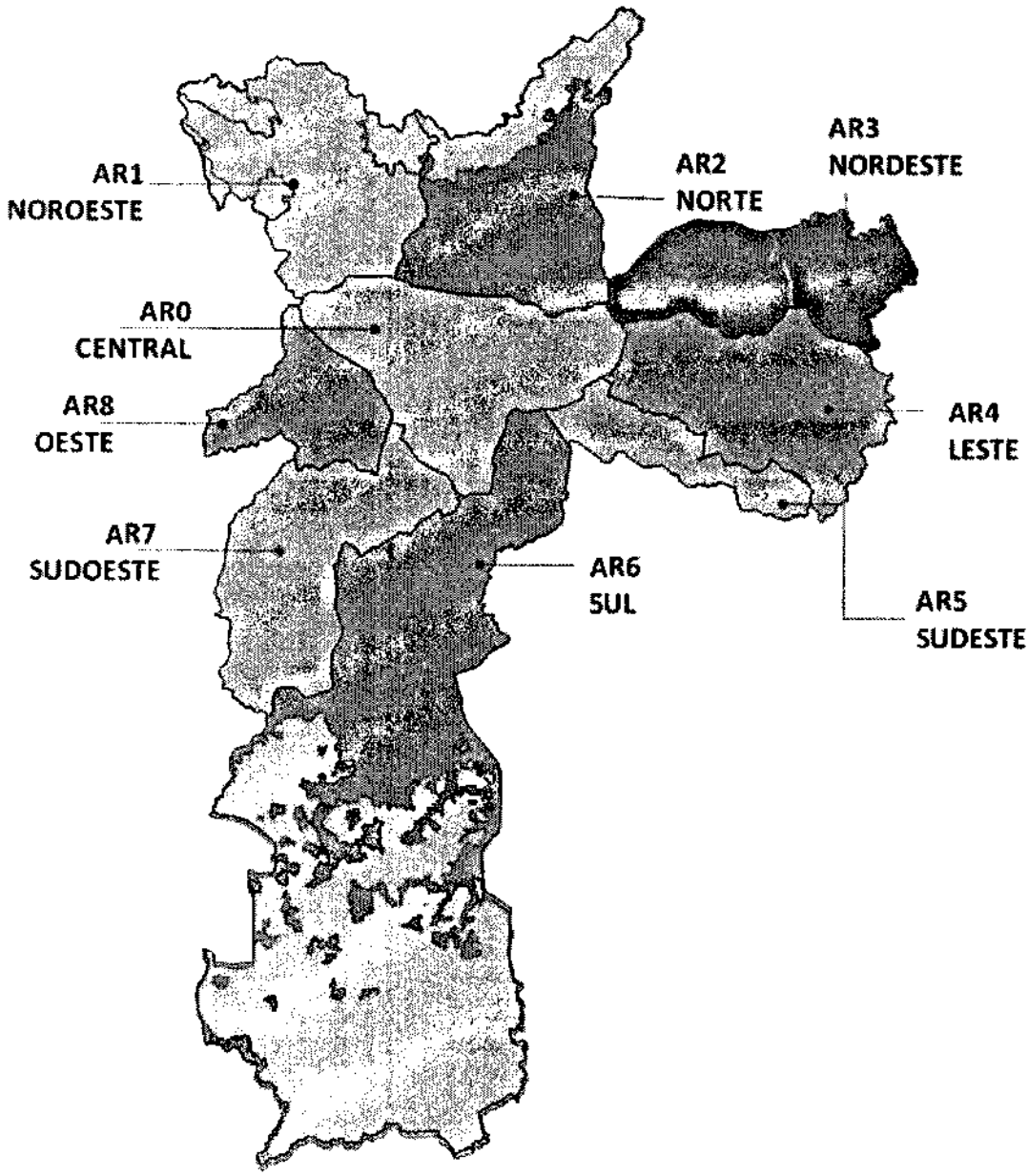
Mapa III-A – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Estrutural



Obs.: O Lote Estrutural E5 (Lote Especiol Trálebus) não tem área operacianol específica, em razõa de suo vinculação com o rede aérea de olimentoção

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Mapa III-B – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Articulação Regional

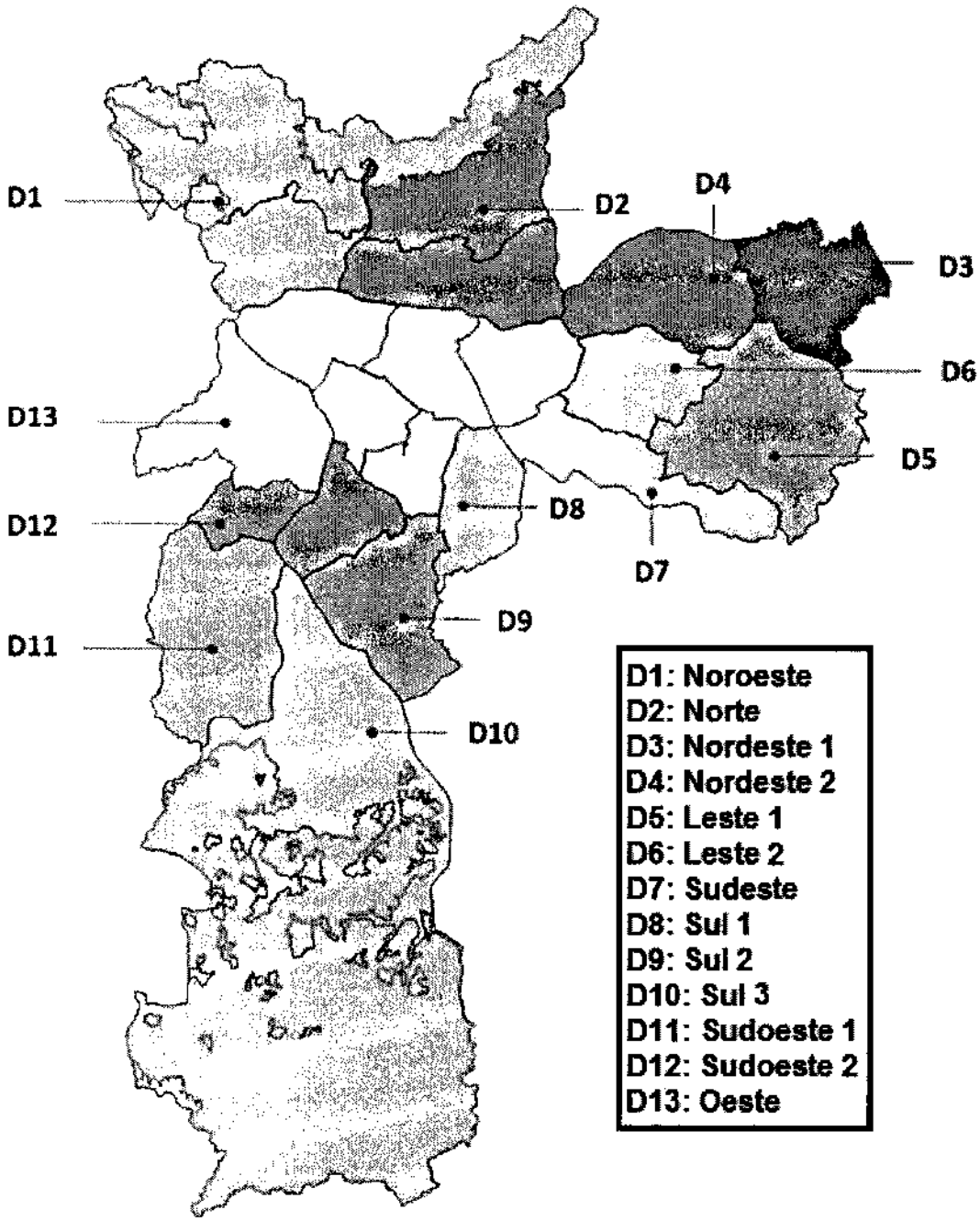


Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 36
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti

Mapa III-C – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Distribuição



Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Anexo IV – ASSOCIAÇÃO DE GRUPOS DE LOTES DE SERVIÇO, ÁREAS DE OPERAÇÃO E TIPOLOGIA DE LINHAS

Nos termos deste decreto, a vinculação dos lotes de serviços, áreas de operação e tipos de linhas é sintetizado na forma da tabela a seguir.

Sistema	Tipo de linha	Grupo Estrutural	Grupo Local de Articulação Regional	Grupo Local de Distribuição
Sistema Integrado				
Subsistema Estrutural	Estrutural Radial	•		
	Estrutural Perimetral	•		
	Reforço de Pico Estrutural	•		
Subsistema Local	Local de Articulação Regional		•	
	Reforço de Pico de linhas Locais de Articulação Regional		•	
	Local de Distribuição (Área Central)		•	
	Local de Distribuição			•
	Reforço de Pico de linhas Locais de Distribuição			•
Serviço Complementar				
Serviço Atende Linhas Rurais				•
				•

Anexo V – CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DOS VEÍCULOS

TABELA DE CAPACIDADE MÉDIA DE VEÍCULOS

Tipo de Veículo	Características Construtivas	Comprimento Total	Passageiros Sentados (média)	Área para cadeira de rodas	Área para passageiros em pé (média)	Passageiros por m²	Capacidade Total Média (passag. sentados + em pé + área p/ cadeira de rodas)
Miniônibus	Piso Normal	≤ 9,0 m	20 (ref. 8,5 m)	1	3,40	4	35
Midiônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	1	4,90	6	55
			33 (ref. 11,2 m)	1	6,00	5	69
Básico	Piso Normal / Piso Baixo	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	1	6,56	6	75
Padron	Piso Baixo	12,2 a 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	1	5,90	6	86
			38 (ref. 16,0 m)	1	10,00	6	99
Articulado	Piso Baixo	18,6 a 23,0 m	37 (ref. 16,5 m)	1	15,20	6	129
			57 (ref. 23,0 m)	1	18,80	6	171
Biarticulado	Piso Baixo	≤ 27,0 m	57 (ref. 26,6 m)	1	35,00	6	198

Obs:

1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.

2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e a quantidade de portas.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Folha 37
Proc. Nº 465/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **16211**
Total de referências : **1**

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]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 38
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

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.

FERNANDD 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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

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. .....

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 39
Proc. Nº 463/16
Fabiano Lucchetti
RF 11.455

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **54058**
Total de referências : **1**

Folha 40
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

1/1

Título: DECRETO Nº 54.058 01/07/2013 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.
Alterações: Dec. 55.180/2014 - Altera o art. 4º deste Decreto.; Dec. 56.995/2016 - Altera o art. 4º deste Decreto.

[Back]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 45
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

PUBLICADO DOC 02/07/2013, p. 1 c. 1-2

DECRETO Nº 54.058, DE 1º DE JULHO DE 2013

Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT.

Art. 2º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte é órgão colegiado de caráter consultivo, propositivo e participativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana executadas pela Secretaria Municipal de Transportes, diretamente ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A – SPTrans e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art. 3º São atribuições do CMTT:

I - garantir a gestão democrática e a participação popular na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana;

II - subsidiar a formulação de políticas públicas municipais relacionadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana;

III - acompanhar a elaboração e a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

IV - participar, quando pertinente, da revisão do Plano Diretor e de suas normas complementares;

V - propor a normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modais regulamentados pelo Poder Público, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração;

VI - propor a normatização em questões de trânsito e sugerir alterações que contribuam para a sua eficiência, observada a legislação vigente;

VII - propor a normatização da circulação de carga e serviços;

VIII - opinar sobre a circulação viária no que concerne à acessibilidade e mobilidade urbana dos pedestres;

IX - acompanhar a gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

X - apreciar a proposta de alteração tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

XI - propor anualmente, para exame da Secretaria Municipal de Transportes, as diretrizes, prioridades e programas de alocação de recursos;

XII - convocar audiências públicas para apresentar, debater e propor as diretrizes, prioridades e programas previstos no inciso XI deste artigo;

XIII - acompanhar a aplicação de recursos e avaliar anualmente a eficácia dos programas previstos no inciso XI deste artigo;

XIV - elaborar, aprovar e modificar seu Regimento Interno.

§ 1º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será responsável, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, pela organização de conferências municipais de mobilidade urbana.

§ 2º O Secretário Municipal de Transportes poderá conferir outras atribuições ao CMTT, desde que compatíveis com a área de sua atuação.

§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes, para os fins do disposto no inciso X deste artigo, encaminhará ao CMTT todos os elementos técnicos que justificam a alteração tarifária, em especial as planilhas de custos.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Art. 4º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será composto por 39 (trinta e nove) membros e respectivos suplentes, com mandato de 2 (dois) anos, na seguinte conformidade:
I - 13 (treze) representantes dos órgãos municipais, indicados pelos respectivos titulares, a saber:
a) 1 (um) da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
b) 2 (dois) da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
c) 2 (dois) da São Paulo Transporte S/A – SPTrans;
d) 1 (um) da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – SMPED;
e) 1 (um) da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;
f) 1 (um) da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPLA;
g) 1 (um) da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico – SF;
h) 1 (um) da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos – SNJ;
i) 1 (um) do Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU;
j) 1 (um) da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras – SMSP;
k) 1 (um) da Coordenação de Políticas para Idosos, da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania – SMDHC;
II - 13 (treze) representantes da sociedade civil eleitos em votação direta pela população local;
III - 13 (treze) representantes dos operadores dos serviços de transportes, indicados pelos respectivos segmentos, a saber:
a) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SP-URBANUSS;
b) 1 (um) do Sindicato dos Proprietários de Veículos Profissionais Autônomos que Trabalham no Transporte de Passageiros através de Lotação em São Paulo e Grande São Paulo – SINDLOTAÇÃO;
c) 1 (um) da Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo – ADETAX;
d) 1 (um) do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo – SINDITAXI;
e) 1 (um) do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi do Município de São Paulo - SIMTETAXIS;
f) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região – SETCESP;
g) 1 (um) representante da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística – NTC;
h) 1 (um) do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo – SINDIMOTOSP;
i) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região – TRANSFRETUR;
j) 1 (um) do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Escolares e das Microempresas de Transportes de Escolares do Estado de São Paulo – SIMETESP;
k) 1 (um) do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo – SINDMDTORISTAS;
l) 1 (um) das concessionárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;
m) 1 (um) das permissionárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.
§ 1º Serão convidados para participar do CMTT o Ministério Público do Estado de São Paulo, a Câmara Municipal de São Paulo, o Tribunal de Contas do Município de São Paulo e a Controladoria Geral do Município – CGM.
§ 2º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte normatizará a eleição dos membros da sociedade civil prevista no inciso II deste artigo em até 60 (sessenta) dias, contados da publicação deste decreto, incumbindo à Secretaria Municipal de Transportes sua organização e realização.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 42
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 5.455

Art. 5º Até que seja realizada a eleição prevista no inciso II do artigo 4º deste decreto, os representantes da sociedade civil no CMTT serão aqueles indicados pelo Conselho da Cidade de São Paulo.

Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes oficiará aos titulares dos órgãos e entidades referidas no artigo 4º deste decreto, para que, no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados do recebimento do ofício, indiquem seus representantes e respectivos suplentes.

Art. 7º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será presidido pelo Secretário Municipal de Transportes ou seu representante, que designará um Secretário Executivo, a quem competirá dar suporte às reuniões do colegiado.

Art. 8º A participação no CMTT será considerada relevante função pública, não remunerada.

Art. 9º Para consecução de suas atribuições, o CMTT poderá solicitar informações e esclarecimentos dos órgãos e entidades competentes, bem como convidar técnicos e especialistas para discussão de temas específicos, mediante aprovação em reunião.

Art. 10. Poderão ser constituídas comissões temáticas ou regionais para o melhor andamento dos trabalhos do CMTT, instituídas na forma e com as atribuições definidas no seu Regimento Interno.

Art. 11. O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte manterá registro de seus atos, assegurada a publicidade por meio do Diário Oficial da Cidade e do portal da Prefeitura do Município de São Paulo na Internet.

Art. 12. A Secretaria Municipal de Transportes fornecerá os meios e recursos necessários à instalação e funcionamento do CMTT.

Art. 13. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1º de julho de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

ANTONIO DONATO MAOORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 1º de julho de 2013.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Folha 43
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **13541**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.541 24/03/2003 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a colocaçao de placa informativa sobre filmagem de ambientes, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 680/2001 (ver documento)
Autor(es): Ricardo Montoro
Regulamentação: Decreto nº 43.236/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA DS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERD DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[Back]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 44
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

LEI Nº 13.541, DE 24 DE MARÇO DE 2003
(Projeto de Lei nº 680/01, do Vereador Ricardo Montoro - PSDB)

Dispõe sobre a colocação de placa informativa sobre filmagem de ambientes, e dá outras providências.

)MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de fevereiro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - Nos locais, internos ou externos, controlados por câmeras de vídeo, deverão ser afixadas placas com os seguintes dizeres:
"O ambienteestá sendo filmado. As imagens gravadas são confidenciais e protegidas, nos termos da lei".
Parágrafo único - As placas de que trata o "caput" deste artigo deverão ser legíveis e colocadas em locais de fácil visualização dos pontos de entrada e saída dos ambientes controlados.
Art. 2º - O não-cumprimento do disposto nesta lei acarretará a aplicação de multa de R$ 100,00 (cem reais), por ambiente controlado, que será dobrada a cada período de 60 (sessenta) dias, se a irregularidade não for sanada.
Parágrafo único - O valor da multa de que trata este artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preço ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro, criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.
Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados a partir da suapublicação.
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.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de março de 2003, 450º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
ROBERTO LUIZ BORTOLOTTO, Secretário de Infra-Estrutura Urbana
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de março de 2003.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Folha 45
Proc. Nº 46356 fls. 74
Bruno Lucchetti
RF 11455

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **15326**
Total de referências : **1**

1/1

Titulo: LEI Nº 15.326 12/11/2010 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Determina a possibilidade de monitoramento por câmeras em eventos geradores de público e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 330/2008 (ver documento)
Autor(es): Donato

[Back]

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 46
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

PUBLICADO DOC 13/11/2010, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.326, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 330/08, do Vereador Donato - PT)

Determina a possibilidade de monitoramento por câmeras em eventos geradores de público e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de novembro de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os eventos temporários realizados no Município de São Paulo com previsão de público superior a 10.000 (dez mil) pessoas poderão ser obrigados a possuir monitoramento por câmeras filmadoras.

Parágrafo único. O monitoramento previsto no "caput" deste artigo será de responsabilidade do idealizador do evento e abrangerá também a chegada e a saída do público ao evento.

Art. 2º A expedição do Alvará de Autorização para a realização de eventos temporários com previsão de público superior a 10.000 (dez mil) pessoas ficará condicionada à apresentação, pelo interessado, de projeto de monitoramento do evento através de câmeras filmadoras, se assim for exigido pela Municipalidade, que deverá fundamentar, em documento específico, a conveniência da exigência do monitoramento.

Art. 3º As imagens registradas através do monitoramento previsto nesta lei serão armazenadas pelo interessado durante o período de 60 (sessenta) dias após a realização do evento, ficando à disposição da Municipalidade de São Paulo, que poderá solicitá-las se assim lhe convier.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 5º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de novembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de novembro de 2010.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 47
Proc. Nº 463/16
Bruno Lucchetti
PL 11.455

PUBLICADO DOC 02/08/2013, PÁG 102

PROJETO DE LEI 01-00461/2013 do Vereador George Hato (PMDB)

"Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de câmeras de monitoramento e vigilância em áreas comuns de repartições públicas no âmbito do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art.1º. Serão instaladas câmeras de monitoramento e vigilância nas áreas comuns de todas as repartições públicas do Município de São Paulo.

Art. 2º. Consideram-se áreas comuns àquelas que sejam de livre acesso a todos os funcionários e servidores, assim como do público em geral.

Art. 3º O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º As despesas com a 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.

São Paulo, 27 de julho 2013. Às Comissões competentes."

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 48
Proc. Nº 4623 fls. 77
Bruno Lucchetti
RF 1.455

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00448/2015 do Vereador Vavá (PT)

""Dispõe sobre instalação de botão de pânico, GPS e câmeras de vídeo no interior dos ônibus de transporte coletivo e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - As empresas concessionárias e permissionárias do município de São Paulo deverão gradativamente efetuar a instalação de câmeras de vídeo, sistemas de segurança equipados com dispositivos de localização global por satélite - GPS e botão do pânico em todos os veículos de transporte público.

Parágrafo Único - Os itens de instalação mencionados no caput deste artigo deverão ser instalados de forma gradual, iniciando-se pelas linhas de maior índice de violência e incidentes registrados.

Art. 2º - As imagens devem ser direcionadas para uma Central de imagens de monitoramento, a qual deve ter contato direto com a polícia Militar, Bombeiros e CET, de forma que constatado perigo iminente, incêndios ou acidente de trânsito, imediatamente os órgãos responsáveis sejam acionados.

Parágrafo Primeiro - As imagens capturadas devem ser armazenadas conforme legislação em vigor e poderão ser utilizá-las para qualquer demanda administrativa ou judicial.

Parágrafo Segundo - As imagens ficarão a disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão, suspeito de participação ou prática de qualquer tipo de crime.

Parágrafo Terceiro - A recusa ou o descumprimento por parte das empresas permissionárias ou concessionárias implicará da entrega das imagens, além das penalidades previstas em Lei, implicará na presunção de culpa e negligência por parte destas, respondendo civil e criminalmente, sem prejuízo da aplicação da multa prevista nesta Lei.

Art. 3º - O Botão de Pânico só deve ser utilizado pelo motorista do veículo, quando constatado perigo eminente, tal como roubo, emprego de violência contra si ou contra passageiros ou perigo de destruição do veículo, seja por vandalismo ou por incêndio.

Parágrafo Primeiro - Ao ser acionado o Botão do Pânico pelo motorista, automaticamente a Central de monitoramento será avisada, a qual deverá tomar as providências cabíveis para cada caso, acionando o órgão responsável.

Parágrafo Segundo - O Botão de Pânico deverá ficar em local de fácil acionamento pelo motorista, porém não visível a terceiros.

Art. 4º- No interior de cada veículo deverá ser afixado um cartaz informando aos passageiros que os mesmos estão sendo filmados.

Art. 5º - O descumprimento desta lei implicará a aplicação de multa diária de R$1.000,00 (mil reais), por veículo, revertida ao próprio município. Em caso de reincidência, a multa diária será de r$2.000,00 (dois mil reais) revertida ao município.

Art. 6º - O Poder Público regulamentará em 180 (cento e oitenta) dias os dispositivos deste Lei.

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/08/2015, p. 90

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

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha 49
Proc. Nº 463/16
Ucchetti

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00545/2015 do Vereador Valdecir Cabrabom (PTB)

""Dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os ônibus de transporte coletivo e em terminais do - transporte público do Município de São Paulo e dá outras providencias."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA: -

Art.1°. Institui no Município de São Paulo a obrigatoriedade da instalação de câmeras de segurança no interior de todos os ônibus de transporte coletivo de passageiros operantes no Município de São Paulo, e em todos os terminais de transporte coletivo do Município de São Paulo.

§1°. Em caso de infrações cometidas e captadas pelas câmeras tratadas no caput deste artigo será obrigatória à imediata comunicação das ocorrências aos órgãos de segurança pública do município.

§2°. Entende-se por ônibus de transporte coletivo de passageiros tanto os ônibus de linha, quanto os escolares e também os fretados que prestem serviço no Município de São Paulo.

§ 3° O disposto nesta lei aplica-se às empresas de ônibus que operam transporte coletivo municipal de passageiros, cujas concessões foram dadas pelo Poder Público Municipal.

Art.2°. Os ônibus do Município de São Paulo deverão possuir sistema de segurança baseado em monitoramento por meio de câmeras de vídeo, com transmissão de imagens em tempo real localizadas em sua área interna e com possibilidade de visão do perímetro externo.

Parágrafo único: O sistema de monitoramento de que trata o caput deste artigo se destina exclusivamente a preservação da segurança, a prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência, utilização inadequada ou indevida e outros que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

Art.3°. O disposto nesta lei aplica-se as empresas já existentes e quaisquer outras empresas de ônibus que - passem a operar no transporte coletivo de passageiros no âmbito do Município.

Parágrafo único: As empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo urbano terão cento e vinte (120) dias a partir da publicação desta Lei para se adequarem.

Art.4°. O monitoramento do sistema será efetuado da forma mais conveniente a boa prática operacional, através dos agentes necessários ao cumprimento dos objetivos do sistema.

Parágrafo único. O sistema deverá constar, pelo menos, da instalação de sistema de transmissão de imagens, com possibilidade de gravação das mesmas, e de câmeras instaladas de modo a permitir o monitoramento das áreas internas e externas dos veículos.

Art.5°. É obrigatória a fixação de aviso informando a existência de monitoramento por meio de câmeras de vídeo nas dependências de cada ônibus.

Art.6°. As imagens produzidas e armazenadas pelo sistema de que trata esta lei são de responsabilidade do Município, e serão arquivadas por um período mínimo de vinte e quatro (24) meses, e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa,

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

decorrente de exploração da concessão, assim como deverá estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de delito e não poderão ser exibidas ou disponibilizadas a terceiros, exceto por ordem administrativa ou judicial.

Art.7º. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/10/2015, p. 371

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 08/09/16 às 16:00
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora
ARI FRIEDENBAUM
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 10 / 10 / 2016
Presidente
Obs.: O prazo para manifestação é de 8 dias nos termos do § 3º do art. 163 do R.I.

RECEBIDO NA PROTOCOLIZAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 17/10/16 AO 15 HS
POR Karl
SAÍDA 26/10/16 ÀS 17 H ASS: Karl

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Conte Lopes
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 20/12/2016
Presidente
Obs.: O prazo para manifestação é de 8 dias nos termos do § 3º do art. 163 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Papel para Informação
Documento
Vereador, juntados nesta data ... referentes ao PL 0545/2015
50 em 23/12/16
Página 2 de 2
Bruno Lucchetti
Técnico Administrativo

Câmara Municipal de São Paulo
Secretaria de Documentação
Disponibilizado pela Equipe de Documentação do Legislativo

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 50

do processo nº 01-463 de 2016 23/11/16 (a) Bruno Lucchetti
Técnico Administrativo
RF. 11.455

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSD LEGISLATIVO
EM 23/11/16 AO 17 HS
POR Karl
SAÍDA 29/11/16 ÀS 13 H ASS: Karl

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº(s) 51 a 52 e folha de informação sob nº 82/31/17

Rodrigo A. Tomaz
Técnico Administrativo
RF 11.40

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 81

do processo nº 01-0463 de 2016. 02/01/2017 (a) .....
Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11401

À SGP - 33

Sr. Supervisor,

Encaminho os presentes autos para arquivamento em face ao disposto no Art.275 do Regimento Interno da C.M.S.P.

02/01/2017

Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11.401
Técnico Administrativo
SGP.21

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pId=1677797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

11-52-1

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Proc. encarrado com — 51 — fls.
Arquivado em 11/01/2017
O Func.º

CIRO SOL PAYAM MONTANT
RF. 11.329

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob n.º 52 e folha de informação sob nº 53 17/02/2017

Elliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha nº 52 do Processo nº 01-463 de 2016
Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

DEFERIDO
PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

RDS
159/2017

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PL 454/91, PL 518/99, PL 571/04, PL 272/05, PL 381/05, PL 799/05, PL 261/06, PL 412/06, PL 478/06, PL 667/08, PL 300/09, PL 710/09, PL 730/09, PL 082/10, PL 234/11, PL 245/11, PL 324/12, PL 335/12, PL 344/12, PL 378/12, PL 430/12 PL 243/13, PL 626/13, PL 627/13, PL 628/13, ~~PL 840/13~~, PL 133/14, PL 279/14, PL 355/14, PL 484/14, PL 505/14, PL 509/14 PL 070/15, PL 104/15, PL 172/15, PL 600/15, PL 005/16, PL 058/16, PL 175/16, PL 210/16, PL 386/16, PL 446/16, PL 455/16, PL 456/16, PL 463/16, PL 474/16, PL 475/16, PL 483/16, PL 501/16, PL 516/16, PL 568/16 e PDL 094/16, PDL 112/16, PDL 113/16, PDL 126/16, PLO 001/93, PLO 002/93, PLO 007/93, PR 002/93, PR 018/02, PR 014/05, PR 026/05, PR 006/06, PR 011/12, PR 018/15 todos de autoria do **VEREADOR ARSELINO TATTO**.

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017

Vereador Antônio Donato
Líder do PT

14:17 15/02/2017 017216 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 53

do processo nº 01-463 de 2016 17/02/2017 (a) Eliete LS

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017

ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-159/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

17 / 02 / 2017

UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

A Comissão de JUST
22/02/17

1734

Taire Batista Esperança
Técnico Administrativo
RF. 11.232

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 22/02/17 às 16:30
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora
EDIR SALES
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 15/03/2017

Presidente
Obs: O prazo para manifestação é de 5 dias nos termos do § 3º do artigo 63 do RI

RECEBIDO NA [illegible] DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 17/03/17 ÀS 16 h
POR Karol
SAÍDA: 17/03/17 ÀS 19 h ASS.: Karol

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.
Em 17/03/2017

Presidente
Obs: O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do artigo 63 do R.I.

[illegible] DE SÃO PAULO
[illegible] LEGISLATIVO
EM 17/03/17 AS 16 HS
POR Karol
SAÍDA 21/03/17 ÀS 16 H ASS: Karol

RECEBIDO NA PROTOCOLADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 23/08/17 AO 8 HS
POR Karol
SAÍDA 04/09/17 ÀS 15 H ASS: Karol

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) e papel de informação rubricado(s) sob folha(s) nº 54 a 56 Em 29/09/17.

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
R.F. 11.328 SGP. 12

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

pl0463-16

PARECER Nº 1323/2017 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0463/16

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Arselino Tatto, que dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

De acordo com o projeto, as empresas responsáveis pelo transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo ficam obrigadas a instalar câmeras de segurança nas dependências dos veículos.

Tal sistema de monitoramento será destinado, exclusivamente, à preservação da segurança, prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência e atos que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

Sob o aspecto jurídico, o projeto reúne condições para prosseguir em tramitação.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Ademais, consoante o disposto nos artigos 30, I, da Constituição Federal compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, I, da Lei Orgânica Municipal.

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior, entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato (*In*, Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p. 841).

Atualmente, a segurança pública coloca-se como uma das prioridades do cidadão, sendo dever de todos os entes da Federação criar mecanismos que inibam a ação de criminosos, sobretudo no transporte coletivo municipal, em que esse tipo de infortúnio tem acometido com frequência os cidadãos.

Saliente-se que o art. 3º, III, da Lei Municipal nº 13.241/01, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, estabelece como diretriz do Poder Público a "*boa qualidade do serviço* [de transporte coletivo], *envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade*

Relatório nº 1374/2017

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

Folha nº 55 do Proc. fls. 89
Nº 463 de 2016
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP. 12

tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes", dever repetido na redação do art. 8º, III, *h*, dessa mesma lei, que estabelece em seu art. 9º, IX o dever dos operadores do serviço de transporte urbano "*garantir a segurança e a integridade física dos usuários*".

Além disso, projeto encontra respaldo no art. 175, incisos IV e VII, da Lei Orgânica do Município, os quais estabelecem, respectivamente, que a regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos, bem como as normas relativas às características dos veículos.

A matéria está sujeita ao *quorum* de maioria absoluta para sua aprovação, na forma do art. 40, § 3º, V, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, na forma do Substitutivo que segue, apresentado para adequar o texto aos limites da competência legislativa desta Casa, somos **PELA LEGALIDADE.**

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 463/16

Dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As empresas responsáveis pelo transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo ficam autorizadas a instalar câmeras de segurança nas dependências dos veículos utilizados para o referido transporte público municipal.

§ 1º O sistema de monitoramento de que trata o caput deste artigo se destina exclusivamente a preservação da segurança, a prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência e atos que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

§ 2º O sistema de monitoramento a ser adotado deverá permitir a gravação de imagens e áudio que serão transmitidas em tempo real para os órgãos de segurança atuantes na Cidade.

Art. 2º As disposições constantes na presente Lei serão aplicadas às empresas de ônibus que operam o transporte coletivo municipal de passageiros, cujas concessões foram outorgadas pelo Poder Público Municipal.

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 27/09/2017

MÁRIO COVAS NETO

REIS

JANAINA LIMA

JOSÉ POLICE NETO

RINALDI DIGILIO

SANDRA TADEU

CAIO MIRANDA

SONINHA FRANCINE

CLAUDINHO DE SOUZA

PALTON SILVANO.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 29 / 09 / 17
Pág. 114 Col. 2
Conferido
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

À Comissão de AOM

Em 29/09/17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP. 12

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 02/10/17 às 11h
RF 100.465

Ao Vereador / A Vereadora
GILSON BARRETO
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 07 / 10 / 17
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3° artigo 63 do RI

Segue(m) juntado(s), nesta data documento(s) e papel de informação rubricado(s) sob folha(s) nº 57 e 58 Em 30 / 11 / 2017
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PL 463/2016

Folha nº 57 do
Processo nº 01.463.16
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823 - SGP-12

PARECER nº 1746/2017 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 463/2016.

O presente projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Arselino Tatto, *dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros na Cidade de São Paulo e dá outras providências.*

De acordo com a propositura, as empresas de transporte coletivo de passageiros ficam obrigadas a instalar câmeras de segurança destinadas à preservação da segurança, prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência e atos que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

Também determina que o sistema de monitoramento permita a gravação de imagens e áudio e que sejam transmitidas em tempo real para os órgãos de segurança atuantes na cidade.

Em sua justificativa, o autor destaca o aumento de assaltos no interior dos ônibus e que a presença dos dispositivos de segurança será um fator de inibição das ações criminosas e também facilitará a investigação criminal.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura, na forma do SUBSTITUTIVO apresentado a fim de adequar o texto aos limites da competência legislativa desta Casa.

O número de assaltos a ônibus em São Paulo no primeiro trimestre deste ano cresceu mais de 50% em relação ao mesmo período de 2016. Foram 99 roubos em ônibus de janeiro a março contra 64 no mesmo período do ano passado, segundo dados da SP Trans obtidos pela GloboNews pela Lei de Acesso à Informação. (Fonte: GloboNews. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/numero-de-roubos-em-onibus-em-sp-cresce-55-no-trimestre-veja-videos-de-assaltos.ghtml>. Consultado em: 17/10/2017).

Estima-se que esses números sejam muito maiores, uma vez que grande parte das vítimas não presta queixa nas delegacias.

Ademais, recentemente houve vários casos de assédio sexual dentro dos coletivos, com grande repercussão na imprensa. Não é raro que o agressor saia impune, já que esses casos são difíceis de se provar, muitas vezes ficando a palavra da vítima contra a do acusado.

Relatório nº 1779/2017.

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PL 463/2016

Folha nº 58 do
Processo nº 01.463.16
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823 - SGP-12

Tendo em vista o exposto acima, quanto ao mérito, a Comissão de Administração Pública manifesta-se **favorável** ao projeto de lei, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 29.11.2017.

TONINHO PAIVA
presidente

ALFREDINHO

FERNANDO HOLIDAY

ANDRÉ SANTOS

GILSON BARRETO
relator

ANTÔNIO DONATO

PATRÍCIA BEZERRA

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.

autuado por ANA LUCIA O. SOUSA em 30/11/2017 18:58:56.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30 / 11 / 2017
Pág. 104 Col. 2ª
Conferido
Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

À Comissão de ECON
Em 30 / 11 / 2017
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823

Matéria PL 463/2016. Documento digitalizado e autenticado por ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=167797.