

Folha nº 01 do proc
Nº 01.724 de 15

PROJETO DE LEI /2015 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

Adriana Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100 406

PL

724/2015

"Altera a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Altera a redação da alínea "a)", bem como exclui a alínea "b)" do inciso VII e insere o inciso VIII no artigo 4º, como segue:

"Art. 4...

...
VII - ...

a) De 8 (oito) anos para ônibus e de 4 (quatro) anos para veículos mistos e micro-ônibus.

VIII – Para a adequação da frota as empresas terão prazo de 24 (vinte e quatro) meses."

Art. 2º Insere o inciso III, com as alíneas "a)" e "b)" e o inciso IV no artigo 5º, como segue:

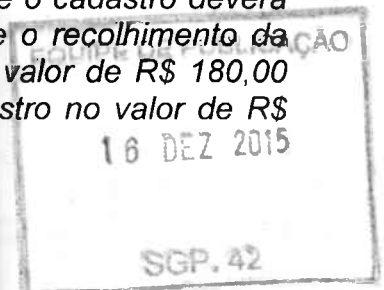
"Art. 5...

...
III – Recolher a taxa mensal de fiscalização e manutenção do registro de cada veículo, atendendo os seguintes requisitos:

a) As Empresas com sede no Município de São Paulo, por ônibus o valor de R\$ 200,00 (duzentos reais) e por veículos mistos e micro-ônibus o valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).

b) As Empresas com sede em outros Municípios, por ônibus o valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) e por veículos mistos e micro-ônibus o valor de R\$ 300,00 (trezentos reais).

IV – Cadastrar todos os motoristas, sendo que o cadastro deverá ser renovado a cada 2 (dois) anos, mediante o recolhimento da taxa de cadastro, com o primeiro registro no valor de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) e a renovação do registro no valor de R\$ 120,00 (cento e vinte reais)."



CMSP - SP.22 - 15/12/2015 - 16:23 - 001823 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 3 e folha de informação
sob nº 4. 11/12/15
Ass: [assinatura]
Adelina Cícero
Assistente Parlamentar
Registro 100 406

Art. 3º Insere o artigo 9-A, como segue:

"Art. 9-A – Os veículos de fretamento equipados com sistema de rastreamento, que possibilitem a leitura pela SMT estarão autorizados a circular em todas as faixas exclusivas."

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

EDUARDO TUMA
VEREADOR

JUSTIFICATIVA

Folha nº 03 do proc
Nº 01.724 de 15
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100 406

A presente proposta de alteração da Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo, e da outras providências, visa adequar o texto normativo as exigências de controle e melhoramento da atividade de fretamento na cidade de São Paulo, beneficiando diretamente os usuários deste sistema de transporte.

Com a demanda de renovação da frota de veículos e a necessidade de disponibilizar aos usuários dos serviços de fretamento ônibus, veículos mistos e micro-ônibus mais modernos e confortáveis, faz-se necessário que a norma regulamente tal serviço.

Importante ressaltar, que a melhora na qualidade dos veículos de transporte coletivo de passageiros traz mais segurança aos seus usuários, tornando o transporte coletivo mais atrativo, além de reduzir o número de veículos em nossas ruas e beneficiar o meio ambiente.

Pelo exposto, submeto esta proposta aos meus pares.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 69

do processo nº 01-PL 724 de 2015... 23.12.15 (a) 80

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Transp., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>
16 DEZ 2015
PRESIDENTE

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

21/12/2015

Jader Augusto Pimenta

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	15
21/12/15	15
Lina	Lina
29/01/16 16	Lina

2005 540-81

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Seguem, juntados nesta data	Folhas de nºs
Processos para informação	05-30
Documentos rubricados por	29 01 16

Livia Salomão Moqueirão
Técnico Administrativo
RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. N.º 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 724/15

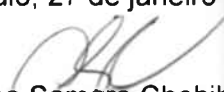
Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado:

- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei Orgânica do Município de São Paulo – especialmente art. 179, II;
- Lei Municipal nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências. (art. 1º, §2º);
- Decreto Municipal 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;
- PL 673/2013, que dispõe sobre o impedimento de empresas de ônibus, micro-ônibus, fretados, cooperativas, prestarem serviços ao Município e participarem de licitações caso possuam em seus quadros funcionários não registrados, nos termos que especifica;
- PL 72/2015, que define critérios a serem adotados na atividade de fretamento, nas condições que especifica, e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

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

São Paulo, 27 de janeiro de 2016.


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

18/08/2015

L 12587



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 0085
 Proc. Nº. 3241/15
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para 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 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 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;

Folha 07
Proc. Nº 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Matéria PL 724/2015. Documento digitalizado e autenticado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriuDocumento?pid=177056>. 9

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

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

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

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

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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).

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 do 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** o subsídio tarifário.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~Art. 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. (Vide 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.

fls. 12

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

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

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V - (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público

interessadual de caráter urbano.

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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.

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.

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

Folha 11
Proc. Nº. 724/15
LA
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



**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 -**

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha 69 12
Proc. Nº 924/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

(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.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 16311
Total de referências : 1

Folha 13
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.311 12/11/2015 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.
Projeto: Projeto de Lei Nº 587/2013 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad
Revogação: Revoga a Lei nº 14.971/2009. ([ver documento](#))

[\[Back \]](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.311, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2015

(Projeto de Lei nº 587/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de outubro de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

§ 1º Considera-se fretamento a atividade econômica privada de transporte coletivo, restrita a segmento específico e predeterminado de passageiros, que não se sujeita a obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros, classificada da seguinte forma:

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

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

§ 2º Os veículos que, na atividade de fretamento, necessitem utilizar as vias do Município como passagem não estão sujeitos às disposições desta lei, desde que não acessem a área restrita ao seu trânsito e não utilizem as vias para o estacionamento, o embarque e o desembarque de passageiros.

§ 3º A atividade de fretamento deverá ser realizada por ônibus, micro-ônibus ou veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas.

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

§ 5º As empresas concessionárias ou permissionárias de serviço público de transporte coletivo ficam proibidas de utilizarem suas frotas, inclusive a reserva técnica, na atividade de fretamento, sob pena de aplicação de multa e apreensão do veículo pela fiscalização municipal, nos termos desta lei.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, considera-se:

I - transporte contínuo de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de usuários;

II - transporte eventual de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e/ou diferentes grupos de usuários.

Seção I

Folha
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

Art. 3º As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização - TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

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

- I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;
- II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;
- III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM do Município em que estiver localizada a sua sede;
- IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;
- VI - comprovação de frota operacional de, no mínimo, 2 (dois) veículos;
- VII - requerimento em formulário específico a ser estabelecido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 2º O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP e que realizam transporte eventual de passageiros, na forma definida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 3º O Termo de Autorização - TA terá validade de 2 (dois) anos, podendo ser renovado sucessivamente, preenchidas as condições previstas nesta lei.

Art. 4º Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

- I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV em nome da operadora ou como arrendatária no caso de arrendamento mercantil ou leasing;
- II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;
- III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da regulamentação em vigor;
- IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da regulamentação em vigor;
- V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, no código 3;
- VI - apólice de seguro de responsabilidade civil para danos corporais, materiais e morais a passageiros e terceiros, no valor mínimo de:
 - a) R\$ 700.000,00 (setecentos mil reais) para veículos mistos e micro-ônibus;
 - b) R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) para ônibus;
- VII - comprovante da idade máxima do veículo de:
 - a) 10 (dez) anos, no caso de veículos mistos e micro-ônibus;
 - b) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus;
- VIII - comprovação do atendimento à legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§ 1º Os valores das apólices tratadas no inciso VI do "caput" deste artigo deverão ser atualizados anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo.

§ 2º O Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS terá validade de 1 (um) ano, podendo ser renovado sucessivamente, preenchidas as condições previstas nesta lei.

Art. 5º A operadora na atividade de fretamento deverá:

I - afixar, na parte externa do veículo, o número de identificação de seu Termo de Autorização - TA, na forma a ser estabelecida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

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

a) cópia simples do Termo de Autorização - TA ou do Termo de Autorização Simplificado - TAS;

b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

c) plano de operação do veículo, nos casos previstos em regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

d) resumo ou extrato do contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;

e) lista completa de passageiros ou outra forma de sua identificação que comprove o vínculo com o contratante;

f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, na categoria profissional "D" ou "E", do condutor do veículo com anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único. Os documentos previstos na alínea "d" do inciso II do "caput" deste artigo serão objeto de regulamentação por ato da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 6º Nos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.

Seção II

Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º As restrições e as condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento serão objeto de regulamentação por ato da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 8º Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 9º É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.

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

Seção III

Das Penalidades Aplicáveis

Art. 10. O descumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas regulamentares sujeitará as operadoras às seguintes sanções, aplicadas isolada ou cumulativamente:

I - advertência escrita;

II - multa;

III - retenção, remoção ou apreensão do veículo;

IV - cassação do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;

V - cassação do Termo de Autorização - TA.

Parágrafo único. A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por decreto do Executivo.

Art. 11. De acordo com a gravidade, as infrações serão classificadas nos seguintes grupos:

I - grupo A: falhas leves que não afetam o serviço ou a segurança dos usuários;

II - grupo B: infrações de natureza média, por desobediência a determinações do Poder Público ou por descumprimento dos parâmetros operacionais estabelecidos que não afetam a segurança dos usuários;

III - grupo C: infrações de natureza grave, por desobediência a determinações do Poder Público que possam afetar a segurança dos usuários;

IV - grupo D: infrações de natureza gravíssima, por atitudes ou situações que coloquem em risco a segurança dos usuários.

Art. 12. Para efeito de aplicação das sanções, as multas ficam assim definidas:

I - infração do Grupo A (leve): multa no valor de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais), aplicada em dobro no caso de reincidência;

II - infração do Grupo B (média): multa no valor de R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), aplicada em dobro no caso de reincidência;

III - infração do Grupo C (grave): multa no valor de R\$ 540,00 (quinhentos e quarenta reais), aplicada em dobro no caso de reincidência;

IV - infração do Grupo D (gravíssima): multa no valor de R\$ 720,00 (setecentos e vinte reais), aplicada em dobro no caso de reincidência.

§ 1º Os valores das multas de que trata este artigo deverão ser corrigidos anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo.

§ 2º Considera-se reincidência o cometimento da mesma infração no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da primeira autuação.

Art. 13. A execução da atividade de fretamento sem autorização da Prefeitura será caracterizada como serviço clandestino, sujeitando o infrator às seguintes penalidades, aplicadas isolada ou cumulativamente:

I - apreensão e remoção do veículo;

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

§ 1º O infrator estará sujeito ao pagamento dos preços públicos referentes à remoção e estadia do veículo.

§ 2º A multa prevista no inciso II do "caput" deste artigo será aplicada em dobro em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da autuação.

§ 3º O valor da multa prevista no inciso II do "caput" deste artigo deverá ser atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou por outro índice que venha a substituí-lo.

§ 4º Fica a Prefeitura autorizada a reter o veículo até o pagamento dos valores referidos no § 1º deste artigo.

§ 5º Os veículos apreendidos há mais de 90 (noventa) dias, em razão de sua utilização para o transporte clandestino de passageiros e não retirados por seus proprietários, serão leiloados nos termos da regulamentação vigente.

Art. 14. O Executivo expedirá ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades e os respectivos enquadramentos, devendo observar, necessariamente, a notificação prévia, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

Art. 15. A aplicação das sanções previstas nesta lei não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação de outras sanções decorrentes da infração às restrições ao trânsito de veículos que exerçam a atividade de fretamento, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 16. Das penalidades aplicadas caberá recurso, em 1ª instância, à Comissão especialmente designada para este fim, nomeada por ato do Secretário Municipal de Transportes.

Parágrafo único. O prazo para interposição do recurso de que trata o "caput" deste artigo será de 30 (trinta) dias, contados da notificação da penalidade aplicada.

Art. 17. Da decisão proferida pela Comissão prevista no art. 16 desta lei caberá recurso, em 2ª instância, ao Secretário Municipal de Transportes.

Parágrafo único. O Secretário Municipal de Transportes poderá delegar a competência instituída no "caput" deste artigo.

Seção IV

Das Disposições Finais

Art. 18. A Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, órgão de caráter consultivo vinculado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, criada pela Lei nº 14.971, de 25 de agosto de 2009, será composta por representantes da Administração Pública e de entidades representativas dos operadores e dos usuários dos veículos que exercem a atividade de fretamento, na forma a ser definida em decreto do Executivo, com a competência para acompanhar o desenvolvimento da atividade de fretamento, apreciar e emitir parecer sobre solicitações de entidades e usuários vinculados ao serviço, bem como exercer outras atribuições correlatas.

Art. 19. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A. - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 20. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos arts. 3º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 21. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.

Art. 22. Ficam canceladas todas as multas e suas respectivas reincidências, correspondentes ao período de agosto de 2009 e dezembro de 2013, aplicadas com base no art. 15, § 1º, III, da Lei nº 14.971/09.

Art. 23. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 24. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 14.971, de 25 de agosto de 2009.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de novembro 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 12 de novembro de 2015.

Folha 106. 24
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 13/11/2015, p. 1 c. 1-3

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

18/08/2015

Câmara Municipal de São Paulo

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 20
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

fls. 25

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

1/1

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

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))
Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 56.232/2015 - Confere nova regulamentação a esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.
- 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. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

Folha
Proc. N.º. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 22
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequêntes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

- VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;
- VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;
- IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
- X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.
- Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.
- Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.
- § 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.
- § 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.
- Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
 - II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
 - III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
 - IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
 - V - o ônus da delegação, quando existente;
 - VI - as formas de remuneração do serviço.
- Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.
- Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.
- Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:
- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
 - II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
 - III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
 - IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Origem
Proc. Nº. 724/15
185
Elyia Salomão Nogueira
RF 11.274

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;

II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

Parágrafo único - Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.

Art. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

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

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

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

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

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
 - II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
 - III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
 - IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.
- Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço

Folha 25
 Proc. Nº. 724/15
 Livia Salomão Noquei
 RF 11.274

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A.

continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, 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.

20/08/2015

Câmara Municipal de São Paulo

fls. 36

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 26
Proc. N° 224/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 54058

Total de referências : 1

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. (ver documento)

[Back]

folha 37
Proc. Nº. 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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.

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 - SMSF;
- 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 - SINDMOTORISTAS;
- 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.

folha 26
Proc. N.º 724/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 MADORMO, Secretário do Governo Municipal

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

Folha 29
Proc. N° 724/15
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

PUBLICADO DOC 27/09/2013, PÁG 85

PROJETO DE LEI 01-0673/2013 do Vereador Mario Covas Neto (PSDB)

"Dispõe sobre o impedimento das empresas de transporte de ônibus, micro-ônibus, fretados, cooperativas e relacionados de prestarem serviços ao Município, participar em licitações e concessões públicas, caso possuam em seus quadros funcionários não registrados conforme prevê a legislação trabalhista brasileira e dá outras providências.

Artigo 1º - Além das penas previstas na legislação específica, fica impedida de prestar serviços à Prefeitura, participar de licitações e concessões públicas, a empresa de transporte de ônibus, micro-ônibus, fretados, cooperativas e relacionados, que possuam em seus quadros funcionários não registrados ou em desconformidade com a legislação trabalhista brasileira.

Parágrafo único. Será cassado o Alvará Municipal de Funcionamento, ou qualquer outra Licença para funcionamento expedida pela Prefeitura Municipal, de empresa que desrespeite o disposto nesta Lei.

Artigo 2º - A constatação da ilegalidade será apurada na forma estabelecida pelo Poder Executivo, assegurado o regular procedimento administrativo de ampla defesa e contraditório ao interessado.

Artigo 3º - Esgotada a instância administrativa, o Poder Executivo divulgará, através do Diário Oficial, a relação nominal das empresas penalizados com base no disposto nesta Lei, fazendo constar, ainda, os respectivos números do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica CNPJ, endereços de funcionamento e nome completo dos sócios.

Artigo 4º - A cassação prevista no artigo 1º, implicará aos sócios, pessoas físicas ou jurídicas, em conjunto ou separadamente, do estabelecimento penalizado:

I - o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele;

II - a proibição de entrarem com pedido de alvará de funcionamento de nova empresa, no mesmo ramo de atividade;

§ 1º - As restrições previstas nos incisos prevalecerão pelo prazo de dez anos, contados da data de cassação.

Artigo 5º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, Às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 30
Proc. N° 724/15
Livia Salomão Noqueira
RF 11.30

PROJETO DE LEI 01-00072/2015 do Vereador Calvo (PMDB)

"Define critérios a ser adotados nos processos de licitações públicas que envolvam a contratação de serviços de transporte de pessoas (fretamento) e na contratação e manutenção das concessões de serviços de transporte coletivo público no âmbito do município de São Paulo, nas condições que especifica e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A Administração Pública Direta, ao contratar com a atividade privada a concessão dos serviços de transportes coletivos públicos, deverá priorizar, sem prejuízo dos critérios reclamados pelos princípios da Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência, a contratação ou manutenção daquela concessionária que ofereça aos passageiros com deficiência, maior número de veículos adaptados para o transporte desses passageiros.

Art. 2º A Administração Pública Direta e Indireta, ao contratar com a atividade privada serviços de transportes de pessoas por meio de fretamento, deverá priorizar, sem prejuízo dos critérios reclamados pelos princípios da Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência, a contratação ou manutenção da empresa que oferecer aos passageiros com deficiência, maior número de veículos adaptados para o transporte desses passageiros,

Art. 3º São consideradas pessoas com deficiência aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas.

Art. 4º A prioridade a que alude o caput dos Artigos 1º e 2º dessa lei se estende aos contratos já existentes, facultando ao Poder Público usar de suas prerrogativas de Direito Administrativo para, poder rescindir unilateralmente contratos que não atendam aos anseios da presente lei, hipótese em que a Administração Pública poderá fazer uso das chamadas cláusulas exorbitantes.

Art. 5º Na hipótese da manutenção de contratos já existentes a Administração Pública concederá ao concessionário de serviços de transportes coletivos públicos e para empresa de transporte de pessoas com deficiência, na modalidade de fretamento, prazo não superior a 180 dias para adequação da presente lei, antes da rescisão aludida no Artigo 4º dessa lei.

Parágrafo único. Ao concessionário de serviços de transportes coletivos públicos e empresa de transporte de pessoas com deficiência, na modalidade de fretamento, que se manter inerte no cumprimento do disposto no caput deste artigo, após o lapso temporal concedido, será aplicada a multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) até o cumprimento da obrigação imposta, sem prejuízo da rescisão do contrato.

Art. 6º A comissão de licitação que organizar o certame para a contratação dos serviços elencados nos Artigos 1º e 2º desta lei, deverá mencionar no edital o teor dela, sob pena de nulidade da licitação.

Parágrafo único. Sem prejuízo da nulidade da licitação aludida no caput deste artigo 6º, responderão os servidores públicos integrantes da comissão de licitação por ato de improbidade administrativa, nos termos da Lei específica.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º O Executivo regulamentará esta Lei, no que for necessário.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2015. Às Comissões competentes."

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

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º artigo 63 do RI.

Matéria PL 724/2015. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=177050>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	31	do
Processo nº	C1 - 724/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

PAR
177/2016

pl0724-15

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS
DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 724/15.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Eduardo Tuma, que visa alterar a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015 que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

Em apertada síntese, o projeto reduz a idade máxima dos veículos usados, aprimorando a atividade de fretamento na cidade de São Paulo e beneficiando diretamente os usuários deste sistema de transporte.

Com efeito, a redução da idade da frota dos veículos fretados é medida que, além de garantir um maior conforto na fruição do serviço, também propugna pela preservação da segurança de seus usuários e de uma melhor qualidade do ar de nossa cidade.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei.

Embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

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

No plano material, o projeto encontra fundamento no Poder de Polícia do Município, inerente à Administração Municipal para restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade, cuja definição nos é dada pelo art. 78 do Código Tributário Nacional:

“Art. 78. Considera-se poder de polícia a atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos”. (grifo nosso)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0724-15

Folha nº	32	do
Processo nº	01-724/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

Segundo ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, "pelo poder de polícia o Estado, mediante lei, condiciona, limita, o exercício da liberdade e da propriedade dos administrados, a fim de compatibilizá-las com o bem-estar social. Daí que a Administração fica incumbida de desenvolver certa atividade destinada a assegurar que a atuação dos particulares se mantenha consoante com as exigências legais, o que pressupõe a prática de atos, ora preventivos, ora fiscalizadores e ora repressivos" (*in Curso de Direito Administrativo*, Ed. Malheiros, 5ª ed., pág. 353).

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões competentes, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

Ante o exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Quanto ao mérito, as Comissões designadas entendem inegável o interesse público da proposta, razão pela qual se manifestam

FAVORAVELMENTE ao projeto.

Quanto aos aspectos financeiros, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, vez que as despesas com a execução do projeto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 02/03/2016.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

ALFREDINHO

ARI FRIEDENBACH

CONTE LOPES

EDUARDO TUMA

MÁRIO COVAS NETO

ARSELINO TATTO

DAVID SOARES

GILBERTO NATALINI

SANDRA TADEU



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0724-15

Folha nº	33	do
Processo nº	01-724/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

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

JOSÉ POLICE NETO


ADILSON AMADEU

RICARDO YOUNG

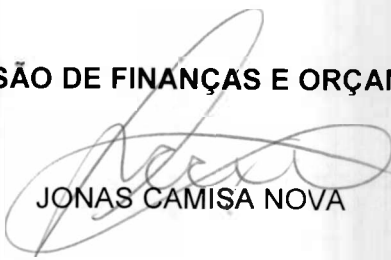

RICARDO TEIXEIRA

SALOMÃO PEREIRA

SENIVAL MOURA

TONINHO PAIVA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO


JONAS CAMISA NOVA

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS


ATÍLIO FRANCISCO

AURÉLIO NOMURA

EDIR SALES


JAIR TATTO


OTA


RICARDO NUNES

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 08 / 03 / 16

Pág. 100 Col. 2

Conferido _____



Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

À SGP 21

São Paulo 09 / 03 / 2016

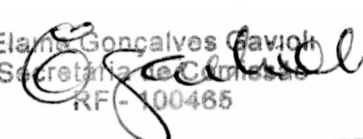

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

Abertura do prazo de 5 sessões ordinárias,
conforme § 1º, artigo 82 do Regimento
interno, publicada no D.O.C. de

15 / 03 / 2016

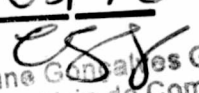
Página(s) 84 Coluna(s) 4e

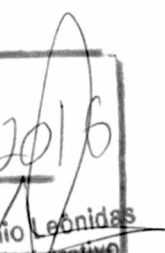
Conferido por:


Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100485

À SGP 21

São Paulo 15 / 03 / 16


Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100485

À SGP-23
Em 16 / 03 / 2016

Marcos Antonio Leônidas
Técnico Administrativo
RF. 10.910

Segue(m) junta(s) a esta data, documentos
rubricados sob nº 34 a 37 e folhas de
informação sob nº 38 a 20 04 / 16
Cláudio Henrique Leal Linhares
RF 101.092

RECEBIDO EM
- SGP-23 -
16 MAR 2016
12:40

Orlandi Kael Mendes
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA



fls. 47

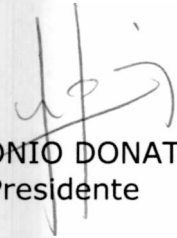
São Paulo, 23 de março de 2016.

Ofício SGP-23 nº 818/2016

Senhor Prefeito,

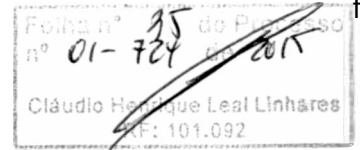
Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em 23 de março do corrente, de acordo com o inciso I do Art. 84 do Regimento Interno, relativa ao PL nº 724/15, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Adolfo Quintas, Alessandro Guedes, Aurélio Miguel, Aurélio Nomura, Conte Lopes, David Soares, Edir Sales, Jamil Murad, Jonas Camisa Nova, Nelo Rodolfo, Paulo Fiorilo, Reis, Ricardo Teixeira, Sandra Tadeu, Senival Moura, Toninho Paiva, Valdecir Cabrabom e Vavá, que altera a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


ANTONIO DONATO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

RNB/krms



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**LEI DECRETADA NOS TERMOS DO INCISO I DO ARTIGO 84
DO REGIMENTO INTERNO**

Cópia extraída de fls. 01 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 724/15)

(VEREADORES EDUARDO TUMA - PSDB, ADILSON AMADEU - PTB, ADOLFO QUINTAS - PSDB, ALESSANDRO GUEDES - PT, AURÉLIO MIGUEL - PR, AURÉLIO NOMURA - PSDB, CONTE LOPES - PTB, DAVID SOARES - PSD, EDIR SALES - PSD, JAMIL MURAD - PC do B, JONAS CAMISA NOVA - DEMOCRATAS, NELO RODOLFO - PMDB, PAULO FIORILO - PT, REIS - PT, RICARDO TEIXEIRA - PV, SANDRA TADEU - DEMOCRATAS, SENIVAL MOURA - PT, TONINHO PAIVA - PR, VALDECIR CABRABOM - PTB E VAVÁ - PT)

Altera a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, nos termos do inciso I, do art. 84 do Regimento Interno, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Altera a redação da alínea "a", bem como exclui a alínea "b" do inciso VII e insere o inciso VIII no art. 4º, como segue:

"Art. 4º

VII -

a) De 8 (oito) anos para ônibus e de 4 (quatro) anos para veículos mistos e micro-ônibus.

VIII - Para a adequação da frota as empresas terão prazo de 24 (vinte e quatro) meses."

Art. 2º Insere o inciso III, com as alíneas "a" e "b" e o inciso IV no art. 5º, como segue:

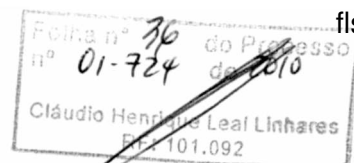
"Art. 5º

III - Recolher a taxa mensal de fiscalização e manutenção do registro de cada veículo, atendendo os seguintes requisitos:

a) As Empresas com sede no Município de São Paulo, por ônibus o valor de R\$ 200,00 (duzentos reais) e por veículos mistos e micro-ônibus o valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais).



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



fls. 49

b) As Empresas com sede em outros Municípios, por ônibus o valor de R\$ 400,00 (quatrocentos reais) e por veículos mistos e micro-ônibus o valor de R\$ 300,00 (trezentos reais).

IV - Cadastrar todos os motoristas, sendo que o cadastro deverá ser renovado a cada 2 (dois) anos, mediante o recolhimento da taxa de cadastro, com o primeiro registro no valor de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) e a renovação do registro no valor de R\$ 120,00 (cento e vinte reais)."

Art. 3º Insere o art. 9-A, como segue:

"Art. 9-A Os veículos de fretamento equipados com sistema de rastreamento, que possibilitem a leitura pela SMT estarão autorizados a circular em todas as faixas exclusivas."

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

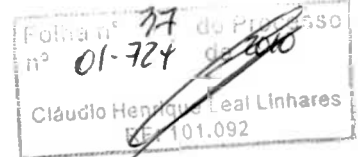
Câmara Municipal de São Paulo, 23 de março de 2016.


ANTONIO DONATO
Presidente

RNB/krms



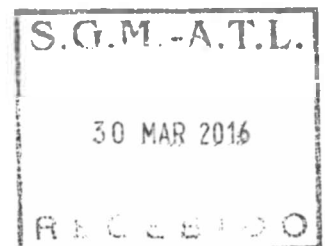
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



fls. 50

São Paulo, 30 de março de 2016.

Recebi ofício SGP-23 nº 818, de 23/03/16, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 724/15, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Adolfo Quintas, Alessandro Guedes, Aurélio Miguel, Aurélio Nomura, Conte Lopes, David Soares, Edir Sales, Jamil Murad, Jonas Camisa Nova, Nelo Rodolfo, Paulo Fiorilo, Reis, Ricardo Teixeira, Sandra Tadeu, Senival Moura, Toninho Paiva, Valdecir Cabrabom e Vavá (inciso I do art. 84 do R.I.).



Albertina Florentino de Souza
RF: 793.092.5
SGM/ATL



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 99

do processo nº 01-724 de 20 10 20 04 16 (a)

Cláudio Henrique Leal Linhares
Assistente Parlamentar

À SGP-22 – Sr. Supervisor,

Para as devidas providências, tendo em vista o **VETO TOTAL**.

SGP-23, 20/04/2016


ANDERSON ROGERIO DE SOUZA
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Segue(m) juntado(s), nesta data,

documento(s) rubricado(s) sob nº

39 a 46 e folha de informação

sob nº 41 .. 20/04/16

Ass: GA

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100 406



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº 39 do proc. nº 124/2016
Adelina Cícero - Ass. Procuradoria
fls. 53

São Paulo, 19 de abril de 2016.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 86/16

Ref.: OF-SGP23 nº 818/2016

DOCREC
270/2016

Senhor Presidente

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 724/15, de autoria de vários vereadores, aprovado em sessão de 23 de março de 2016, que visa alterar a Lei Municipal nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, a qual dispõe sobre o transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento no âmbito do Município.

Reconhecendo os meritórios intuitos colimados, a propositura, todavia, não reúne condições de ser convertida em lei, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

A Lei nº 16.311, de 2015, além da atividade de âmbito municipal, também se refere ao traslado que extrapola os limites da cidade, em que São Paulo figura como localidade de referência dos trajetos, seja como destino, origem ou rota de passagem.

Dessa forma e com vistas a não causar entraves ao regular exercício da atividade, a citada lei deve estar em consonância com a regulamentação estadual e federal que disciplinam o fretamento intermunicipal, interestadual e internacional, a saber, o Decreto Estadual nº 29.912, de 12 de maio de 1989, e a Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

O texto aprovado, ao fixar a idade máxima em 8 (oito) anos para ônibus e 4 (quatro) anos para veículos mistos e micro-ônibus, diverge do estabelecido por essas normas, que estabelecem 15 (quinze) anos como limite.

Da hipótese de cada unidade federativa regular a questão de forma diversa, decorreria substancial embaraço de ordem prática às operadoras de fretamento, que teriam que se adaptar a cada uma dessas regras locais, tendo-se por corolário, em última instância, a própria inviabilização do serviço.

Protocolo Legislativo - SGP 22
12:54 20/04/2016 013980



Folha nº 40 do proc
Nº 01.724 de 2/6 fls. 54
Adelina Cicomo - Ass. Parlamentar

Por outro lado, não se justifica a criação das taxas alvitadas no artigo 2º da propositura, uma vez que já ocorre a cobrança do preço público pertinente, nos termos do Decreto nº 56.737, de 18 de dezembro de 2015, quando da realização da vistoria técnica executada pelo Departamento de Transportes Públicos, para a expedição do Certificado de Vínculo ao Serviço, documento necessário para exercer a atividade.

Anote-se que também são aceitas as vistorias efetuadas pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, no âmbito de atuação dessas, existindo o pagamento da respectiva contraprestação pelas empresas.

Quanto à obrigatoriedade de cadastro de todos os motoristas pela Administração Municipal, a medida se revela prescindível, posto que as operadoras mantêm esse registro e por meio delas já é possível o acesso ao cogitado controle.

Finalmente, a decisão sobre o uso das faixas exclusivas de ônibus, constante do projeto aprovado, insere-se em competência técnica específica, designada pelo Código de Trânsito Brasileiro ao exercício do órgão executivo local que, no Município de São Paulo, é o Departamento de Operações do Sistema Viário, a quem compete, mediante análise técnica adequada, avaliar a real necessidade e conveniência de sua liberação para o tráfego de veículos de fretamento.

Ante as razões apontadas, vejo-me compelido a vetar na íntegra o projeto aprovado, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara.

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


FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao
Excelentíssimo Senhor
ANTONIO DONATO
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/DMF/lgs
VT 24-15



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 55

Papel para informação, rubricado como folha nº 41

do processo nº 01-PL 724 de 2015. 20.04.16 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

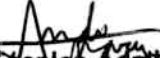
ÀS COMISSÕES DE: 20 ABR 2016
Const., Inst. e Leg. Particip.
Administração Pública,
Trans., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,
Finanças e Orçamento.
Antonio Isoldi Caleari Presidente
PRESIDENTE

À comissão competente:

26 ABR 2016

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

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 4.2 G43 Em 29/04/16

André Marcon 
RF. 11.264 • Técnico Administrativo



SGP.12 – Secretaria das Comissões do Processo Legislativo
PROTOCOLO DE RECEBIMENTO

Memo SGP.12 - nº 19/2016

São Paulo, 29 de abril de 2016.

Memo SGP.12 - nº 19/2016

Exmo. Sr. Vereador
Presidente de Comissão Permanente do Processo Legislativo

Folha n° 42 do proc.
n° 01-724 de 20 15
André Marcon
RF 11264

Informo a Vossa Excelência que as matérias legislativas constantes da lista abaixo receberam veto do prefeito, conforme as razões de veto cujas fotocópias seguem anexas:

VETOS TOTAIS
PL 345/2010 – Autor: Ver. Abou Anni (PV) ; Ver. Valdecir Cabrabom (PTB) “Dispõe sobre a destinação de percentual dos imóveis do programa habitacional renova centro, para guardas civis metropolitanos, policiais militares e policiais civis, e dá outras providências.” COMISSÕES PERMANENTES DESIGNADAS: COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA. COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.
PL 724/2015 – Autor: Ver. Eduardo Tuma (PSDB); Ver. Adolfo Quintas (PSD); Ver. Toninho Paiva (PR); Ver. Jonas Camisa Nova (DEMOCRATAS); Ver. Ricardo Teixeira (PROS); Ver. Sandra Tadeu (DEMOCRATAS); Ver. Reis (PT); Ver. Vavá (PT); Ver. Alessandro Guedes (PT); Ver. Edir Sales (PSD); Ver. Adilson Amadeu (PTB); Ver. Jamil Murad (PC do B); Ver. Senival Moura (PT); Ver. Aurelio Nomura (PSDB) ; Ver. Valdecir Cabrabom (PTB); Ver. Conte Lopes (PP); Ver. Paulo Fiorilo (PT); Ver. Nelo Rodolfo (PMDB); Ver. David Soares (DEMOCRATAS); Ver. Aurélio Miguel (PR) “Altera a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do município de São Paulo, e dá outras providências.” COMISSÕES PERMANENTES DESIGNADAS: COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA. COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA. COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO.

Como as razões do veto têm implicação concomitante com aspectos de constitucionalidade ou legalidade, interesse público e de ordem financeira, nos termos do artigo 364 do Regimento Interno, as Comissões competentes emitirão parecer conjunto.



SGP.12 – Secretaria das Comissões do Processo Legislativo
PROTOCOLO DE RECEBIMENTO

Matéria nº 43 ao proc
nº 01-724 de 20 15

Memo SGP.12 - nº 19/2016

André Marcon
RF 11264

Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 364 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

André Marcon
André Marcon

Supervisor – SGP-12

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo

Ver. ALFREDINHO (PT) – sala 620

Ana Carolina - 29961 - 29/04/2016 - 16h59

PRESIDENTE DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Ver. QUITO FORMIGA (PSDB) – sala 307

Domingos Dorão 230409

PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Ver. JOSÉ POLICE NETO (PSD) – sala 509

Lucas - 29869 - 29/04/2016

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

Ver. JONAS CAMISA NOVA (DEM) – sala 1019

Letícia - 230031 - 29/04/2016

PRESIDENTE DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

À SGP-21, face 2 do prazo
previsto no artigo 364 do
Regimento Interno.
SP, 19 / 05 / 16


Andre Marcon
Supervisor de Equipe - SGP12
RF. 11.264