



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 11 de setembro de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 362/2019-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 359/2019

Senhor Presidente

DOCREC

598/2019

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídio da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência cópia da informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e pela SPTrans sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Do SEI nº 6010.2019/0002598-2

em 26.07.2019

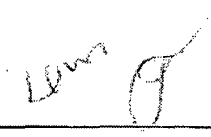
Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Presidente Eduardo Tuma**Assunto:** Solicita manifestação fundamentada sobre o Projeto de Lei 709/2015**DP/GAB****Sr. Albino Silva da Rocha**

O Projeto de Lei em análise, de autoria do nobre vereador Toninho Vespoli, obriga a instalação nos veículos pertencentes à frota dos concessionários ou prestadores diretos do serviço de transporte público municipal, de sistema de reconhecimento biométrico, visando o controle da jornada de trabalho dos operadores.

Da análise do texto do projeto em apreço, buscou-se calcular o impacto orçamentário-financeiro estimado para a implantação de sistema de reconhecimento biométrico em toda a frota de ônibus, para tanto efetuamos uma consulta à DG/STI, obtendo os seguintes valores:

- estimativa de custo com a aquisição do sistema de reconhecimento biométrico é de R\$ 2.000.000,00;
- estimativa de custo do equipamento embarcado é de R\$ 3.000,00 por veículo, considerando-se uma frota de 14.000 veículos, teríamos um total de R\$ 42.000.000,00.
- estimativa de custo mensal de manutenção dos equipamentos embarcados é de R\$ 500.000,00;

Assim, considerando as premissas adotadas, o custo estimado para implantação da proposta é de R\$ 44.000.000,00 no primeiro ano (aquisição do sistema R\$ 2.000.000,00 e equipamento embarcado dos veículos R\$ 42.000.000,00), e de R\$ 6.000.000,00 nos demais anos (custo da manutenção dos equipamentos embarcados de R\$ 500.000,00 /mês multiplicado por 12 meses).



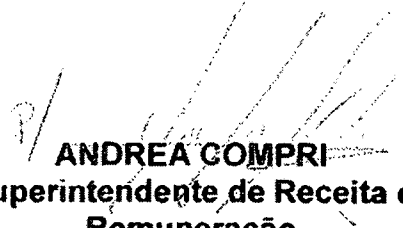
Destacamos que esses valores não estão considerados nas previsões orçamentárias elaboradas por esta área técnica, e também não foram contemplados no Editais de Concorrência 001, 002 e 003/2015-SMT-GAB.

Ressalta-se que a instalação do referido do sistema de reconhecimento biométrico, bem como a manutenção dos equipamentos necessários, oneraria as empresas operadoras de ônibus, e que poderiam solicitar reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de operação.

Atenciosamente.

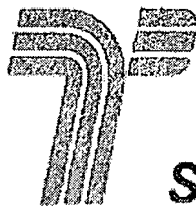
Em 26 de julho de 2019.

De acordo.


ANDREA COMPRI
Superintendente de Receita e
Remuneração
George William Giddell
Gerência de Estudos Econômicos
SPTrans


DONIZETE SANTANA COSTA
Diretor de Gestão da Receita e
Remuneração



**SPTrans****SÃO PAULO TRANSPORTE S/A****Chefia de Gabinete da Presidência**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: 3396-6813/Ramais:6813 / 6815 - www.sptrans.com.br**Despacho interno SPTRANS/DP/GAB Nº 019261002**

São Paulo, 24 de julho de 2019

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Presidente Eduardo Tuma**ASSUNTO:** Solicita manifestação fundamentada, com resposta às indagações formuladas pelo Poder Legislativo, sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências."**PRAZO:** 29/07/2019**DO/SEM****DG/SRR**

Encaminho o documento 019238139 para conhecimento e manifestação, retornando a este Gabinete para prosseguimento.

Documento assinado eletronicamente por **Albino Silva da Rocha, Chefe de Gabinete**, em 24/07/2019, às 17:16, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 019261002 e o código CRC 36C3D467.



LILIAN MARQUES <lilian.perdigao@sptrans.com.br>

Fwd: Projeto de Lei 01-00709/2015 do Vereador Vespoli (PSOL)

1 mensagem

KEY SOUSA <key.sousa@sptrans.com.br>

25 de julho de 2019 11:31

Para: LILIAN MARQUES <lilian.perdigao@sptrans.com.br>

----- Forwarded message -----

De: **FERNANDO FARIAS** <fernando.farias@sptrans.com.br>

Date: qui, 25 de jul de 2019 às 11:27

Subject: RES: Projeto de Lei 01-00709/2015 do Vereador Vespoli (PSOL)

To: KEY SOUSA <key.sousa@sptrans.com.br>, JOSE SOUSA <aecio.sousa@sptrans.com.br>

Cc: GEORGE GIDALI <george.gidali@sptrans.com.br>

Key

Considere um investimento de R\$ 3.000,00 por veículo em equipamento embarcado, ou seja: 14.000 x R\$ 3.000,00 = R\$ 42.000.000,00

Sistema: R\$ 2.000.000,00.

Manutenção mensal: R\$ 500.000,00 por mês

De: KEY SOUSA [mailto:key.sousa@sptrans.com.br]

Enviada em: quinta-feira, 25 de julho de 2019 10:48

Para: FERNANDO FARIAS; JOSE SOUSA

Cc: GEORGE GIDALI

Assunto: Projeto de Lei 01-00709/2015 do Vereador Vespoli (PSOL)

Recebemos no SEI o pedido de manifestação sobre o projeto de lei reproduzido abaixo. Podem nos ajudar na resposta? Principalmente sobre:

- estimativa de custo de instalação de sistema de reconhecimento biométrico nos veículos destinado à identificação de motoristas, visando o controle da jornada.

Não falamos ainda com Donizete sobre o assunto.

Mudamos para BV1 5º andar e ainda estamos sem telefone fixo.

Mais tarde entro em contato.

grato,

key

PROJETO DE LEI 709/15 - CÂMARA do Vereador Toninho Vespoli (PSOL)

"Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo e dá outras providências.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00709/2015 do Vereador Toninho Vespoli (PSOL)

"Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurado nos veículos prestadores de serviço de transporte público municipal, concessionários ou prestadores diretos, do Município de São Paulo, a instalação de sistema de reconhecimento biométrico destinado à identificação de motoristas, visando o controle de sua jornada.

Art. 2º O controle de jornada servirá como medida profilática de saúde e segurança, além de demais usos admitidos em direito.

parágrafo único. O máximo de carga-horária permitida será aquela prevista em convenção coletiva vigente da categoria.

Art. 3º Esta lei será regulamentada no prazo de 60 (sessenta dias) a contar de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Comissões, 08 de Dezembro de 2015. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/12/2015, p. 97

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurado nos veículos prestadores de serviço de transporte público municipal, concessionários ou prestadores diretos, do Município de São Paulo, a instalação de sistema de reconhecimento biométrico destinado à identificação de motoristas, visando o controle de sua jornada.

Art. 2º O controle de jornada servirá como medida profilática de saúde e segurança, além de demais usos admitidos em direito.

parágrafo único. O máximo de carga-horária permitida será aquela prevista em convenção coletiva vigente da categoria.

Art. 3º Esta lei será regulamentada no prazo de 60 (sessenta dias) a contar de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Comissões, 08 de Dezembro de 2015. Às Comissões competentes."

"Justificativa

A profissão de motorista de ônibus já foi considerada em pesquisas como das mais estressantes profissões exercidas nas grandes cidades. O trânsito intenso, a possibilidade de acidentes, passageiros também estressados fazem parte desse cotidiano.

Aliado aos exemplos supracitados, o desrespeito à carga horária máxima de motoristas consiste em um elemento de desequilíbrio para o trabalhador, tanto do ponto de vista da saúde física e psicológica do mesmo, quanto da falta de segurança transmitida a seus passageiros.

Um motorista cansado, trabalhando por um longo período de horas ininterruptas em um trânsito caótico como o da capital paulista é, naturalmente, um risco, para si e para seus passageiros. Sendo assim, esse projeto busca nada mais que impor um instrumento que seja efetivo na garantia de direitos trabalhistas já consolidados.

Certo da compreensão dessa casa legislativa para com a necessidade de resguardo de direitos trabalhistas, assim como da segurança de prestadores e usuários de serviço público de transporte coletivo, convoco meus nobres pares para aprovação deste projeto."



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A****Superintendência de Tecnologia da Informação**

Rua Boa Vista, 136, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: (11) 3115-5144 - www.sptrans.com.br**Encaminhamento SPTRANS/DG/STI Nº 019405571**

São Paulo, 29 de julho de 2019

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Presidente Eduardo Tuma

ASSUNTO: Solicita manifestação fundamentada, com resposta às indagações formuladas pelo Poder Legislativo, sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências.

DG**Senhor Donizete Santana Costa**

Do ponto de vista técnico é possível a instalação do sistema pretendido.

Os custos e outras observações foram apresentados no documento SEI nº 019380115.

Documento assinado eletronicamente por **Fernando Antonio Farias, Superintendente**, em 29/07/2019, às 15:41, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019405571** e o código CRC **20FB6F67**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002598-2

SEI nº 019405571

Criado por S1213369, versão 2 por S1213369 em 29/07/2019 15:41:04.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Gerência Trabalhista

Rua Boa Vista, 236, 4º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3396-7808 - www.sptrans.com.br

Manifestação

Manifestação Gerência Jurídica DP/SJU/GTB nº 079/2019

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Presidente Eduardo Tuma.

ASSUNTO: Solicita manifestação fundamentada, com resposta às indagações formuladas pelo Poder Legislativo, sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências".

SJU/GDP

Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues

I – RELATÓRIO E FUNDAMENTAÇÃO

1. A Gerência de Direito Público envia o presente expediente, SEI nº 6010.2019/0002598-2, para análise do Projeto de Lei nº 709/2015, referente às seguintes questões: **controle de jornada, fixação de carga horária máxima e fiscalização pelo Poder Concedente de cumprimento de normas legais e coletivas de trabalho.**

2. Quanto ao tema proposto para análise desta Gerência Trabalhista, destacamos os dispositivos do referido Projeto de Lei que são pertinentes:

Art. 1º Fica assegurado **nos veículos** prestadores de serviço de transporte público municipal, concessionários ou prestadores diretos, do Município de São Paulo, a **instalação de sistema de reconhecimento biométrico destinado à identificação de motoristas, visando o controle de sua jornada.**

Art. 2º **O controle de jornada** servirá como medida profilática de saúde e segurança, além de demais usos admitidos em direito.

Parágrafo único. **O máximo de carga-horária** permitida será aquela prevista em convenção coletiva vigente da categoria.

2.1. Inicialmente verificamos que os dispositivos acima destacados possuem conteúdo de cunho trabalhista, ou seja, parte do conteúdo do Projeto de Lei trata sobre matéria do trabalho, sendo certo que a Constituição Federal estabelece que é de competência da União legislar sobre tal assunto, disposição expressa do art. 22, I[1].

Os dispositivos da Proposta têm como finalidade principal regular a jornada de trabalho do motorista, conclusão interpretativa que se observa nas seguintes expressões: **“visando o controle de sua jornada”**; **“O controle de jornada”**; **“O máximo de carga-horária”**.

Acrescentamos que a justificativa do Projeto deixa evidente que a proposta tem essência, cunho trabalhista na medida em que visa a efetivação dos direitos inerentes ao contrato de trabalho, destacamos:

Sendo assim, esse **projeto busca** nada mais que impor um instrumento que seja efetivo na **garantia de direitos trabalhistas** já consolidados.

3. A legislação trabalhista dispõe sobre as matérias (jornada de trabalho) dispostas no referido Projeto em debate e que será analisado ponto a ponto a seguir.

3.1. O artigo 1º do Projeto propõe a instalação nos veículos dos prestadores de serviços de “relógio de ponto” pela forma biométrica, em outras palavras, o Projeto determina o **local** de instalação do “relógio de ponto” e a **forma** do equipamento realizar o referido registro.

O art. 74 da CLT dispõe sobre o tema o seguinte:

Art. 74, CLT. O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, e afixado em lugar bem visível.

Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma.

§ 2º - Para os estabelecimentos de mais de dez trabalhadores será obrigatória a anotação da hora de entrada e de saída, **em registro manual, mecânico ou eletrônico**, conforme instruções a serem expedidas pelo Ministério do Trabalho, devendo haver pré-assinalação do período de repouso.

§ 3º - Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, **de ficha ou papeleta** em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º deste artigo.

Inicialmente verificamos pelo dispositivo da CLT que **não** está obrigado a realizar controle de jornada o empregador que não possui em seus quadros mais de 10 empregados, *primeira parte* do § 2º do art. 74, ou seja, a legislação trabalhista não obriga o empregador a ter controle de ponto no caso de número reduzido de empregados, não podendo legislação municipal legislar em sentido contrário.

Já na *segunda parte* do § 2º do art. 74 está disposto que pode ser feito o registro de ponto de forma **manual, mecânico ou eletrônico**, significa dizer que o empregador pode optar por uma dessas formas de controle, possuindo faculdade para escolher qual a forma.

Nesse sentido, não poderia a legislação municipal estipular qual a forma de registro o empregador deverá utilizar para proceder ao controle de ponto, pois esta escolha cabe ao empregador.

Podemos constatar ainda, que o § 3º do art. 74 da CLT estabelece que a ficha ou papeleta (registro manuais) são instrumentos eficazes para o registro da jornada de trabalho quando **executada em ambiente externo**, como é o caso do presente expediente que o serviço é prestado fora do estabelecimento do empregador.

Nesse sentido, o registro biométrico proposto não pode ser imposto por legislação municipal, já que a CLT que é legislação federal dá a faculdade de escolha da forma de realização de registro de ponto e indica a manual para os serviços realizados externamente.

3.2. O caput do art. 2º regula e justifica que o controle da jornada pretendido tem como finalidade a preservação da saúde e segurança.

Devemos observar que a Reforma Trabalhista feita em 2017[2] alterou muitas diretrizes principalmente aquelas produzidas pela jurisprudência e sobre o caput do art. 2º há disposição expressa que trata do assunto, destacamos:

Parágrafo único do art. 611- B, CLT. Regras sobre **duração do trabalho** e intervalos **não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança** do trabalho para os fins do disposto neste artigo.

As novas diretrizes da legislação laboral estabelecem que normas sobre jornada de trabalho não mais são consideradas de natureza protetiva da saúde, higiene e segurança do trabalho e, contudo, o projeto propõe em sentido diverso daquele previsto na CLT.

3.3. O parágrafo único do art. 2º do Projeto indica que a jornada de trabalho não pode ser ultrapassada, devendo ser respeitada aquela estabelecida por convenção coletiva de trabalho.

Tal dispositivo é flagrantemente inconstitucional, tendo em vista que a jornada de trabalho pode ser negociada por acordo coletivo ou individual, além de ser facultada a compensação de jornada:

Art. 7º, XIII, CF. **duração do trabalho normal** não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, **facultada a compensação de horários** e a redução da jornada, **mediante acordo** ou convenção coletiva de trabalho;

§ 6º do art. 59, CLT. **É lícito o regime de compensação de jornada** estabelecido por **acordo individual, tácito ou escrito**, para a compensação no mesmo mês.

A leitura do dispositivo constitucional é clara, pois além de estabelecer a jornada de trabalho a ser observada em todos os contratos de trabalho, também permitir que seja regulada por diversas fontes trabalhistas, bem como, permite a compensação[3] de jornadas.

Diante desses dispositivos, podemos afirmar que o parágrafo único do art. 2º do Projeto afronta a Constituição, pois remete a apenas uma fonte trabalhista e não prevê a possibilidade de compensação.

4. Devemos observar ainda, que nem a Municipalidade e a SPTrans podem ser responsabilizadas subsidiariamente sobre eventuais débitos de obrigações trabalhistas não cumpridos pela empresas Operadoras do Sistema, conforme já consagrado e cristalizado através da jurisprudência do TST e do TRT de São Paulo a seguir destacadas:

OJ-T 66, SDI-1, TST. SPTrans. Responsabilidade subsidiária. Não configuração. Contrato de concessão de serviço público. Transporte coletivo. (DeJT 03/12/2008). **A atividade da São Paulo Transportes S/A - SPTrans de gerenciamento e fiscalização dos serviços prestados pelas concessionárias de transporte público, atividade descentralizada da Administração Pública, não se confunde com a terceirização de mão-de-obra, não se configurando a responsabilidade subsidiária.**

Sum 13 - SPTrans. Responsabilidade subsidiária. (Res. nº 02/2013 - DOEletrônico 26/08/2013) Não configuração. Contrato de concessão de serviço público. Transporte coletivo. **A atividade da São Paulo Transportes S/A - SPTrans de gerenciamento e fiscalização dos serviços prestados pelas concessionárias de transporte público, atividade descentralizada da Administração Pública, não se confunde com a terceirização de mão-de-obra, não se configurando a responsabilidade subsidiária.**

Isto porque, a concessão de serviços públicos não se confunde com terceirização de serviços.

Referida questão já foi inclusive objeto de outras consultas, podendo ser destacada a Manifestação DP/SJU/GTB nº 0135/2019 a qual destacamos alguns trechos elucidativos:

(...)

a **Concessão de Serviços de Transporte Coletivo** realizada por meio do contrato 702/03-SMT-GAB-Área2 **não se trata de terceirização de serviços** de modo a ensejar a exigência de tais documentos.

A exigência dessa fiscalização se mostra presente quando há intermediação de mão-de-obra entre o tomador de serviços e a empresa terceirizada contratada, o que não é o caso do Contrato de Concessão n. 702/03 SMT-GAB- Área 2.

(...)

Portanto, não cabe de fato à SPTrans a fiscalização das relações de trabalho mantida entre terceiros, tendo em vista não se tratar o caso em questão de terceirização de serviços, como aliás, devidamente reconhecido pelo Egrégio Tribunal de Contas nos autos do TC nº 72.001.809.09-70.

Com efeito. Nos termos do artigo 126 da Lei Orgânica do Município e artigo 6º da Lei Municipal 13.241/01^[4], pode o Poder Público 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.

No caso em questão, a empresa concessionária firmou contrato com a Municipalidade para a execução e exploração de um serviço público, desenvolvendo tais atividades por sua conta e risco, em favor dos usuários do sistema de transporte público por ônibus, **cabendo à SPTrans apenas o gerenciamento e a fiscalização deste sistema, nos termos do artigo 29 da Lei Municipal 13.241/01, repita-se.**

(...)

Desse modo, tratando-se de delegação de serviço público e não de terceirização de serviços, como já sedimentado pela jurisprudência do C. Tribunal Superior do Trabalho e não tendo a Constituição Federal nem a legislação pátria determinado à Municipalidade de São Paulo ou à São Paulo

Transporte S/A o dever de fiscalizar as empresas operadoras do transporte público coletivo quanto ao recolhimento de encargos trabalhistas, entendemos que não há fundamento legal para a exigência de tal fiscalização conforme proposto no item 7 do presente Acórdão (018062982).

Logo, a prestação de serviços públicos nos moldes atualmente feitos pelas Operadoras de Ônibus **não** caracteriza a responsabilidade subsidiária, conforme já foi debatido e pacificado através da OJ Transitória 66 da SDI-1 do TST[5] e da súmula 13 do TRT de São Paulo.

II – CONCLUSÃO

Diante o exposto concluímos:

1 – A competência para legislar sobre matéria trabalhista é da União, conforme disposição do art. 22, inciso I da Constituição Federal.

2 – O art. 1º do Projeto 0709/2015 possui disposições contrárias àquelas prevista nos §§ 2º e 3º do art. 74 da CLT.

3 – O art. 2º, caput, do Projeto 0709/2015 está em contradição com as diretrizes traçadas no parágrafo único do art. 611-B da CLT.

4 – O parágrafo único do art. 2º do Projeto 0709/2015 é inconstitucional e conflitando com o art. 7, inciso XIII e também com o § 6º do art. 59 da CLT.

5 – A concessão de serviços públicos não se confunde com a terceirização de serviços.

5.1 – As competências da SPTrans são aquelas estabelecidas nos termos do artigo 29 da Lei Municipal 13.241/01.

5.2 – A SPTrans **não** possui competência para realizar a fiscalização dos direitos trabalhistas oriundos dos contratos de trabalho que as empresas Operadoras do Sistema de Transporte Público sobre pneus realizam com seus colaboradores, nem tem quaisquer responsabilidades pelo inadimplemento de obrigações trabalhistas nos termos da OJ Transitória 66 da SDI-1 do TST e da súmula 13 do TRT de São Paulo.

6 – Diante das considerações aqui expostas, concluímos pela recomendação de oposição de veto total ao Projeto de Lei 0709/2015.

[1] Art. 22. **Compete privativamente à União legislar sobre:** I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do **trabalho**;

[2] Legislação trabalhista foi alterada em 2017 posteriormente ao Projeto de Lei 0709/2015.

[3] Apenas para esclarecimentos, a compensação de horários ocorre quando o empregado labora horas a mais em um ou mais dias e compensa com folgas em outros dias.

[4] 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:

[5] OJ-T 66, SDI-1, TST. SPTrans. Responsabilidade subsidiária. Não configuração. Contrato de concessão de serviço público. Transporte coletivo. (DeJT 03/12/2008). A atividade da São Paulo Transportes S/A - SPTrans de gerenciamento e fiscalização dos serviços prestados pelas concessionárias de transporte público, atividade descentralizada da Administração Pública, não se confunde com a terceirização de mão -de-obra, não se configurando a responsabilidade subsidiária.



Documento assinado eletronicamente por **José Eduardo dos Santos Oliva, Advogado(a)**, em 02/08/2019, às 15:37, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Valéria Maria de Campos, Gerente Trabalhista**, em 02/08/2019, às 16:01, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019554534** e o código CRC **74C0F794**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002598-2

SEI nº 019554534

Criado por S1240390, versão 4 por S1240390 em 02/08/2019 15:35:56.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Gerência de Direito Público

Rua Boa Vista, 236, 4º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3396-6856 - www.sptrans.com.br

Manifestação

Manifestação SJU/GDP nº 980/19

À

DP/GAB

Sr. Albino Silva da Rocha

Trata o presente do Ofício SGP-12 nº 359/19 (doc. 019143148), oriundo da Presidência da Câmara Municipal de São Paulo, pelo qual se solicita da Chefia do Poder Executivo informações à Comissão de Finanças e Orçamento daquela Casa quanto ao Projeto de Lei nº 709/15, de autoria do Poder Legislativo, que *"dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo"*.

Foram formulados os seguintes requisitos por aquela referida Comissão:

1. Qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da propositura?
2. Há ações do Executivo que vão ao encontro do disposto no projeto?
3. Qual é a opinião do Executivo sobre a proposta?

O PL nº 709/15 veio encartado aos autos mediante o doc. 019266837, juntado pela Assessoria Técnico Legislativa do Gabinete do Prefeito - CASA CIVIL/ATL III (doc. 019266932), antecedido por sua justificativa (doc. 019143301), a qual aduz que *"esse projeto busca nada mais que impor um instrumento que seja efetivo na garantia de direitos trabalhistas já consolidados"*, defendendo *"a necessidade de resguardo de direitos trabalhistas, assim como da segurança de prestadores e usuários de serviço público de transporte coletivo"*.

O presente processo eletrônico foi tramitado pela CASA CIVIL/ATL III à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes - SMT (doc. 019190672) para que fosse exarada

"manifestação fundamentada dessa Pasta sobre o projeto de lei em apreço". Foi apostado o prazo de **09/08/2019** para retorno do expediente àquele órgão.

Na sequência, a SMT encaminhou (doc. 019238139) o feito à São Paulo Transporte S.A. - SPTrans para que sejam prestadas as informações até o dia **05/08/2019**.

A Superintendência de Engenharia e Mobilidade Especial - DO/SEM e a Superintendência de Receita e Remuneração - DG/SRR foram instadas a se manifestar pela Chefia de Gabinete desta estatal (doc. 019261002).

A primeira delas ainda manifestou-se (doc. 019312260), declinando da competência e indicando a Superintendência de Tecnologia da Informação - DG/STI para fornecimento de subsídios a respeito do assunto. A segunda delas exarou pronunciamento (doc. 019380115) com o aval da Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração - DG na mesma peça processual. Foram, portanto, **respondidos os itens 1 e 2** formulados pela Comissão de Finanças e Orçamento, uma vez que se vislumbrou o potencial impacto econômico-financeiro do pleito e se informou que não há previsão, nos certames licitatórios que visam a delegação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, ações que abarquem o conteúdo da propositura.

A DG/STI pronunciou-se no doc. 019405571 aclarando que "*do ponto de vista técnico é possível a instalação do sistema pretendido*".

A DP/GAB tramitou (doc. 019430461) o administrativo para análise da Superintendência Jurídica, nos termos da **Norma e Procedimentos AD.SM.04**.

É o sucinto e necessário relatório. Fazem-se relevantes as seguintes considerações.

O Projeto de Lei nº 709/15 pretende:

Art. 1º. Fica assegurado nos veículos prestadores de serviço de transporte público municipal, concessionários ou prestadores diretos, do Município de São Paulo, a instalação de sistema de reconhecimento biométrico destinado à identificação de motoristas, visando o controle de sua jornada.

Art. 2º. O controle de jornada servirá como medida profilática de saúde e segurança, além de demais usos admitidos em direito.

Parágrafo único. O máximo de carga-horária permitida será aquela prevista em convenção coletiva vigente da categoria.

O Projeto de Lei não merece prosperar em razão de seu vício de iniciativa, sendo incompatível com a Lei Orgânica do Município de São Paulo, e por ser absolutamente inconstitucional, pelas razões que se passa a expor.

A LOM estabelece cristalinamente a iniciativa da Prefeitura, portanto do Poder

Executivo, em regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros:

Art. 172. Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

[...]

Art. 173. O sistema de transporte urbano compreende:

[...]

IV - mecanismos de regulamentação;

[...]

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

[...]

IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;

V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;

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

[...]

IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;

[...]

Daí que nitidamente incumbe ao Executivo regulamentar os deveres das operadoras, mormente (mas não exclusivamente) o que disser respeito ao conforto e segurança dos operadores dos ônibus, isto é, dos tripulantes. A Prefeitura, por iniciativa própria, estabelecerá as normas de fiscalização da prestação do essencial serviço de transporte público bem como aquelas atinentes ao pessoal das delegatárias, também impondo um padrão de segurança do serviço. A Lei Orgânica complementa:

Art. 69. Compete privativamente ao Prefeito, além de outras atribuições previstas nesta Lei:

I - iniciar o processo legislativo na forma e nos casos nela previstos;

[...]

IV - vetar projetos de leis, total ou parcialmente, na forma prevista;

[...]

Tendo em vista as atribuições expressas, refoge à Câmara Municipal a iniciativa de legislar sobre aqueles assuntos supracolacionados, o que é corroborado mais ainda pela justificativa dada ao Projeto de Lei nº 709/15 ao mencionar especificamente a "segurança de prestadores e usuários de serviço público de transporte coletivo", razão pela qual se constata o vício de iniciativa.

Afora isso, a justificativa ao PL aborda a "garantia de direitos trabalhistas já consolidados" e o "resguardo de direitos trabalhistas", mormente quando pretende impor o controle da jornada dos motoristas (art. 1º), como medida de saúde e de segurança (art. 2º, *caput*), buscando impor um "máximo de carga-horária" (art. 2º, parágrafo único). É patente e

inquestionável a natureza trabalhista da propositura. No entanto,

Art. 21. Compete à União:

[...]

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

[...]

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

[...]

Nesse sentido, é privativa a iniciativa da União em regular matéria de direito do trabalho, não competindo aos Estados e Municípios, quer através do Legislativo ou quer através do Executivo, legislar sobre tal assunto. Em sendo o PL nº 709/15 inconstitucional, faz-se também aplicável o que disposto no art. 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município:

Art. 42. Aprovado o projeto de lei, na forma regimental, será enviado ao Prefeito que, aquiescendo, o sancionará e promulgará.

§ 1º. Se o Prefeito julgar o projeto, no todo ou em parte, inconstitucional ou contrário ao interesse público, vetá-lo-á total ou parcialmente, no prazo de 15 (quinze) dias úteis contados da data do recebimento, e comunicará, dentro de 48 (quarenta e oito) horas, ao Presidente da Câmara Municipal os motivos do veto.

[...]

Portanto, o PL em esboço é passível de oposição de **veto integral** pelos motivos acima expostos. No que se refere aos demais aspectos dissonantes com a legislação laboral, fazem-se incidentes os argumentos trazidos à baila pela Gerência de Direito do Trabalho - SJU/GTB (doc. 019554534).

Por fim, cumpre-nos registrar, por força dos dispositivos constantes na **Norma e Procedimentos AD.SM.04**, que as áreas técnicas devem ser conclusivas quanto ao integral ou parcial veto ou sanção (item III.3.2.2), apesar de as manifestações terem sido ratificadas pela Diretoria a que se vinculam (item III.3.2) e apesar do posicionamento jurídico aqui exposto. Após o quê, na sequência, os autos estarão aptos a serem restituídos à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT.



Documento assinado eletronicamente por **André Luiz Halley Silva Rodrigues, Assessor(a) VII**, em 02/08/2019, às 16:01, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Audrey Gabriel, Superintendente Jurídico**, em 02/08/2019, às 16:05, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019571797** e o código CRC **C2ACBBBD**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002598-2

SEI nº 019571797

Criado por S1238930, versão 3 por S1238930 em 02/08/2019 16:01:14.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES****Assessoria Jurídica de Transportes**

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Informação SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 019724239

São Paulo, 07 de agosto de 2019

Interessado Câmara Municipal de São Paulo – Vereador Eduardo Tuma

Assunto: Solicita manifestação fundamentada, com resposta às indagações formuladas pelo Poder Legislativo, sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências".

SMT.GAB**Sr. Secretário**

O presente processo foi encaminhado por Casa Civil – ATL III, 019190672, solicitando manifestação sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, 019266837, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo".

Justifica tal propositura tendo em vista *"a necessidade de resguardo de direitos trabalhistas, assim como da segurança de prestadores e usuários de serviço público de transporte coletivo"*.
019143301

As disposições do Projeto foram devidamente analisadas pela área competentes da São Paulo Transportes S/A - SPTrans, 019380115 e 019405571, que dentre as suas elucidações, informa que haverá grande impacto econômico-financeiro pois o valor estimado para o investimento seria da ordem de R\$ 44.000.000,00 (quarenta e quatro milhões de reais) para o 1º ano e de R\$

6.000.000,00 (seis milhões de reais) para os demais anos e que tais valores não foram contemplados nos editais das Concorrências 001, 002 e 003/2015 SMT.GAB.

A Assessoria Jurídica daquela empresa manifestou-se, 019571797 e 019554534, no sentido de que o projeto padece de vício de iniciativa, eis que a competência para legislar sobre o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros é privativa do Chefe do Executivo Municipal.

Quanto “a necessidade de resguardo de direitos trabalhistas”, trata-se de matéria de natureza trabalhista, cuja regulação é privativa da União, não podendo Estados e Municípios legislar sobre a matéria.

As razões levantadas pelas áreas técnica e jurídica da São Paulo Transportes S/A, com as quais concordamos, são suficientes para fundamentar o **veto total** ao Projeto de Lei supramencionado.

Pelo exposto, encaminhamos o presente para ciência e, na oportunidade o encaminhamento à Casa Civil/ATL III, para as providências de estilo.

REGINA NONO SPINOLA SALGADO

Assessoria Jurídica – SMT/AJ

OAB /SP 142.257

De acordo.

GILMAR PEREIRA MIRANDA

Procurador do Município - OAB/SP 298.549

Chefe da Assessoria Jurídica – SMT



Documento assinado eletronicamente por **Regina Nono Spinola Salgado, Assessora Jurídica**, em 07/08/2019, às 16:46, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 07/08/2019, às 16:53, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019724239** e o código CRC **18170CBA**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES****Assessoria Jurídica de Transportes**

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 019725454

São Paulo, 07 de agosto de 2019

Interessado: Gabinete do Prefeito – PREF/CASA CIVIL/ ATL III – Assessoria Técnico- Legislativa – III

Assunto: Solicita manifestação fundamentada, com resposta às indagações formuladas pelo Poder Legislativo, sobre o Projeto de Lei nº 709/2015, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade do cadastramento biométrico de motoristas de ônibus no Município de São Paulo, e dá outras providências".

PREF/CASA CIVIL/ATL III**Senhor Assessor,**

Diante das considerações da São Paulo Transportes S/A – SPTrans – e da Assessoria Jurídica desta Pasta, as quais acolho, manifesto-me pelo veto total ao Projeto de Lei nº 709/2015.

EDSON CARAM

Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte



Documento assinado eletronicamente por **Edson Caram, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes**, em 08/08/2019, às 16:48, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019725454** e o código CRC **36750C24**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002598-2

SEI nº 019725454

Criado por M122774, versão 2 por M122774 em 07/08/2019 16:51:07.