autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 426/2014 DE 03/09/2014

Promovente:

Ver. TONINHO VESPOLI (PSOL)

Ementa:

INCLUI O TERMO MICRO-ÔNIBUS NOS ARTIGOS 1º A 3º DA LEI 13.207, DE 09 DE NOVEMBRO DE 2001, QUE DISPÕE SOBRE A ORIENTAÇÃO E O AUXÍLIO AO USUÁRIO DOS ÔNIBUS QUE INTEGRAM O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/_____

Chefe de Seção

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

01 - PL
01- 00426/2014

Projeto de Lei

RF 100 403

"Inclui o termo micro-ônibus nos artigos 1º a 3º da Lei 13.207, de 09 de novembro de 2001, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município, e dá outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Artigo 1º - O artigo 1º da Lei 13.207, de 09 de novembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"**Art. 1º** - Os ônibus e micro-ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo deverão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso."*

Artigo 2º - O *caput* do artigo 2º da Lei 13.207, de 09 de novembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"**Art. 2º** - Os funcionários em atividade nos ônibus e micro-ônibus, na forma do disposto no artigo anterior, mesmo nos veículos com cobrança automatizada de tarifa, terão, entre outras necessárias à realização do interesse público, as seguintes atribuições:"*

Artigo 3º - O artigo 3º da Lei 13.207, de 09 de novembro de 2.001, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"**Art. 3º** - As empresas de ônibus e micro-ônibus concessionárias ou permissionárias integrantes do sistema municipal de transporte coletivo que infringirem esta lei serão passíveis de multa. A multa será fixada conforme determina o Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), da Secretaria Municipal dos Transportes, com incurso no "Grupo g" (grupo das penalidades graves)."*

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, às comissões competentes.

Toninho Vespoli
Vereador

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
09 SET 2014
SGP. 42

15:11 03/09/2014 009306 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

egue(m) [illegible], nesta data,
documento nº
2
sob nº 3 . 9 . 9 . 14
Ass:
Adelina Cicone
Assistente [illegible]
Registro [illegible]

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=2394668

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 02 do
Nº 02-426 -14
Adelina Cleo
RF 100 403

Justificativa

O presente projeto de lei tem por objetivo atualizar a Lei nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município, e dá outras providências, vez que a mudança tecnológica permitiu o surgindo de novos veículos para transporte coletivo, denominados micro-ônibus, capazes de transportar a população em diversos percursos pela cidade, especialmente nos bairros. Os novos modelos de veículos adequados para acessibilidade e segurança dos passageiros(as) possibilitaram a melhoria do serviço de transporte historicamente executado por veículos menores, geralmente utilizados em bairros ou em linhas onde a demanda é constante mas em quantidade inferior àquela suportado pelo ônibus por viagem.

Ademais, mantém as motivações exaradas no Projeto de Lei referente a citada lei no que tange a necessidade de manutenção dos postos de trabalho dos cobradores ou auxiliares de motorista, enquanto profissionais capacitados e necessários para orientar a população, se necessário receber o pagamento da tarifa e auxiliar na inclusão para transporte de pessoas com deficiência, pessoas idosas, entre outras.

Por fim, outra motivação que deve ser registrada, trata-se da importância do auxiliar do motorista ou cobrador para prevenir a violência, especialmente assaltos e acidentes automobilísticos, preservando a atenção do motorista na singular atividade de conduzir o veículo salvaguardando os passageiros.

Por isto, encaminho o presente projeto de lei para apreciação e aprovação dos nobres vereadores desta Casa.

São Paulo, 18 de agosto de 2014.

Antonio Brogio Vespoli

Toninho Vespoli
Vereador

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 63

do processo nº 01 -426 de 2014, 9 / 9 / 14 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 160 406

LIDO HOJE
09 SET 2014
ÀS COMISSÕES DE:
Constituição, Justiça e Leg. Participativa, Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia; Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulheres; Finanças e Orçamento.

PRESIDENTE
CLAUDINHO DE SOUZA

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

10 SET'2014

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor Substituto – SGP.22

...DE SÃO PAULO
...VIA DAS PROPOSITURAS
...DE PESQUISA E ASSESSORIA DE...
EM 10/09/14 ÀS 18 hs
POR

DATA: 01/12/14 HS: 16:20h ARS:

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AutenticaDocumento?pID=230466.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data Papel para Informação / Documento rubricados sob

Folhas de nºs 04 a 31 em 1º/12/2014

Cargo Administrativo
RF 10949

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 04 do proc.
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0426/14

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

- Lei Municipal nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e dá outras providências;

- 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;

- Decreto Municipal nº 53.887, de 08 de maio de 2013, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139, de 27 de março de 2006;

- Lei Municipal nº 14.971, de 25 de agosto de 2009, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo;

- PL 0475/2013, que altera a Lei nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, para dispor sobre a competência do cobrador na orientação e auxílio dos usuários dos ônibus que integram o sistema do transporte coletivo do Município.

Cópia(s) do(s) texto(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

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

São Paulo, 28 de novembro de 2014.

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

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 05 do proc fls. 7
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **13207**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.207 09/11/2001 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a orientaçao e o auxilio ao usuario dos onibus que integram o sistema de transporte coletivo do municipio, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 82/2001 (ver documento)
Autor(es): Alcides Amazonas; Dalton Silvano

[Back]

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 05 do proc.
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

Folha nº 06 do proc.
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 13.207, 09 DE NOVEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 82/2001, dos Vereadores Alcides Amazonas - PC do B e Dalton Silvano - PSDB)

Dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, 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 11 de outubro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - Os ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo deverão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso.
Art. 2º - Os funcionários em atividade nos ônibus, na forma do disposto no artigo anterior, mesmo nos veículos com cobrança automatizada de tarifa, terão, entre outras necessárias à realização do interesse público, as seguintes atribuições:
I - orientar e auxiliar os usuários, especialmente os idosos, gestantes e pessoas de mobilidade reduzida;
II - assistir o motorista nas atividades necessárias;
III - evitar a evasão de receitas;
IV - trocar bilhete de passagem ou acionar o validador mediante o recebimento do valor da tarifa para possibilitar o transporte de passageiro que não tenha adquirido o bilhete previamente.
Art. 3º - As empresas de ônibus concessionárias ou permissionárias integrantes do sistema municipal de transporte coletivo que infringirem esta lei serão passíveis de multa. A multa será fixada conforme determina o Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), da Secretaria Municipal dos Transportes, com incurso no "Grupo g" (grupo das penalidades graves).
Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão porconta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.
Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 09 de novembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 09 de novembro de 2001.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

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, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

Folha nº 08 do Proc. Nº 01-04926 de 2014
O funcionário
Maria Josefa Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.940

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

condições que serão definidas no edital e no contrato.
Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:
I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.
Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.
Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:
I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico dasinstalações, 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 a 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;

Nº 01-04826 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Matéria PL 429/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
XI - os bens reversíveis;
XII - os casos de rescisão;
XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público,aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.
§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
I - advento do termo do contrato;
II - encampação;
III - caducidade;
IV - rescisão;
V - anulação;
VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.
§ 4º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:
I - os veículos e frota de ônibus;
II - a garagem;
III - instalações e equipamentos de garagem.
Art. 18 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.
§ 1º - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 21, ensejará, como penalidade, a critério do Poder Público, a redução do período de vigência do contrato para 10 (dez) anos ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.
§ 2º - Após notificação à empresa operadora, será concedido a esta o direito à ampla defesa e ao contraditório.
Art. 19 - A permissão será revogada:
I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;
II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.
Art. 20 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.
Art. 21 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:
I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;
II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.
Parágrafo único - Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.
Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deveráestar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.
Parágrafo único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.
Art. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:
I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;
II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;
III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;
V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.
Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha nº 01-0436 do proc.
Nº 01-0436 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Agente Administrativo-RF 10.940

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

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 serviços

O funcionário
Nº 01-0422 de 2021
Maria José de Oliveira
Agente Administrativo
RF 10.940

Matéria nº 428/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;
III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

Art. 34 - A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, fundada nesta lei e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:
I - imediata apreensão dos veículos;
II - multa no valor de R$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);
III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.
§ 1º - Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.
§ 2º - Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.
§ 3º - O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação municipal pertinente.
§ 4º - A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.
Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:
I - advertência escrita;
II - multa contratual;
III - apreensão do veículo;
IV - afastamento de funcionários;
V - intervenção, no caso de concessão;
VI - rescisão do contrato;
VII - declaração de caducidade da concessão.
Parágrafo único - A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por ato do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 36 - Compete ao Poder Público editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.
Art. 37 - Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A, com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.
Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.
Art. 39 - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A, com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 31 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.
Parágrafo único - A São Paulo TransporteS.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 trolebus.
Art. 44 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.
I - Nas delegações, de que trata o "caput" deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus.
II - Nos termos do "caput" deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros.
III - Na hipótese do inciso anterior, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço.
IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.
Parágrafo único - O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6000 (seis mil).
Art. 45 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei n.º 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de dezembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

Matéria PL 0426/2014. Documento gerado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

Nº 01-04026 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 13 do proc.
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **53887**
Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 53.887 08/05/2013 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006.

Revogação: Revoga o Decreto nº 42.736/2002.; (ver documento)
Revoga o Decreto nº 47.139/2006. (ver documento)

Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.; (ver documento)
Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução.; (ver documento)
Decreto nº 47.139//2006 - Altera o artigo 45 do Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, para o fim de criar a Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", estabelecendo suas competências. (ver documento)

[Back]

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

PUBLICADD DOC 09/05/2013, p. 1, 3-6 c. todas

DECRETO Nº 53.887, DE 8 DE MAIO DE 2013

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006.

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

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Art. 2º O serviço de transporte coletivo público de passageiros compreende os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e os equipamentos de transferência, devendo satisfazer, como tal, as condições de continuidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 3º Para os fins do disposto neste decreto, consideram-se:

I – área central: região do centro expandido cuja responsabilidade da operação será compartilhada pelos concessionários e que representa o limite de atuação da permissão, conforme Anexos I e II deste decreto;

II – área de concessão: limite geográfico que constitui a base de operação da concessão, comportando um conjunto de serviços dos subsistemas estrutural e local, conforme Anexo I deste decreto;

III – área de operação: tem por objetivo organizar, controlar e coordenar os serviços operados pelos concessionários e permissionários;

IV – área de permissão: limite geográfico que constitui a base de operação da permissão, comportando o conjunto de serviços do subsistema local, conforme Anexo II deste decreto;

V – atualidade: compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço, a fim de que sejam atendidos os atributos de conforto dos usuários e preservação do meio ambiente;

VI – autarquia reguladora de transportes: autarquia sob o regime especial, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, com função reguladora do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, incumbida das atribuições definidas em lei;

VII – bens reversíveis: equipamentos, softwares, projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados no serviço de transporte e de trânsito, que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Público, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001;

VIII – continuidade: a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros de forma regular, atendidos os padrões de serviço estipulados legal, regulamentar e contratualmente;

IX – cortesia: a prestação adequada do serviço com amplo respeito aos direitos do usuário;

X – empresa gestora: sociedade de economia mista, da qual participam os concessionários, com a finalidade específica de gerir as receitas e pagamentos comuns ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, incumbida das atribuições definidas na lei de sua criação;

XI – equipamentos de transferência: conjunto de bens móveis e imóveis destinados a permitir a integração das viagens nos subsistemas estrutural e local e entre estes, compreendendo terminais e estações de transferência;

XII – modicidade tarifária: política tarifária que garanta a sustentabilidade econômico-financeira do sistema com o menor ônus aos seus usuários;

XIII – operador: pessoa jurídica a quem for delegada, por concessão ou permissão, os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se ou não equipamentos de transferência,

XIV – passageiro transportado: o usuário do serviço contabilizado em cada passagem pelos equipamentos de validação e bilhetagem;

XV – receitas adicionais: receitas provenientes de qualquer outra fonte que não a remuneração com base no passageiro transportado, tais como as advindas da exploração de projetos, atividades ou empreendimentos associados à concessão ou à permissão, o uso remunerado dos bens vinculados à concessão ou à permissão, ou a veiculação de mensagens publicitárias, mediante prévia e expressa autorização do Poder Público;

XVI – sistema integrado: articulação funcional dos subsistemas estrutural e local, caracterizado pelos seguintes atributos: regionalização, estruturação, conectividade, personalização e coordenação;

XVII – universalidade: disponibilização do serviço à população do Município, sem restrições geográficas, etárias, sociais, econômicas ou de acessibilidade.

Parágrafo único. No que se refere ao disposto no inciso III deste artigo, foram definidas 3 (três) áreas operacionais, nas quais estão inseridas as respectivas áreas de concessão e permissão, a saber:

I - Noroeste: composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8 e pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1;

II - Leste: composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5 e pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0;

III - Sul: composta pelas áreas de concessão 6 e 7 e pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0.

DA DELEGAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO
DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 4º A prestação dos serviços de operação de transporte coletivo de passageiros será outorgada, conforme o caso, do seguinte modo:

I – concessão à pessoa jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema estrutural e/ou no subsistema local, a ser explorada por empresa na forma isolada, de consórcio de empresas ou de sociedade de propósito específico, nos termos do contido no edital.

II – permissão à pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas formado por até 3 (três), do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema local, nos termos do contido no edital.

Parágrafo único. O operador responde integralmente pelos danos material, corporal e moral a passageiros e terceiros na prestação do serviço, devendo apresentar, como condição para assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva.

Art. 5º Os bens públicos vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados às concessões nas condições estabelecidas pelo respectivo edital de licitação.

O funcionário [illegible] de 2014
Maria José de Oliveira
Técnico Legislativo-RF 10.940

Matéria Pública em 2014. Documento gerado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular ao serviço de transporte coletivo público de passageiros novos próprios municipais para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.
§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros para terceiros, em certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada do serviço.
Art. 6º As características básicas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros são as seguintes:
I - características da infraestrutura viária: são aquelas descritas na Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico;
II - características dos veículos a serem utilizados na prestação dos serviços do subsistema estrutural e local: aquelas descritas e discriminadas no Anexo III deste decreto e no edital de licitação.
Art. 7º O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, contados da assinatura do contrato.
Art. 8º No subsistema estrutural poderão ser prestados serviços complementares pelos próprios concessionários ou por terceiros, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001.
Parágrafo único. O número de veículos destinados à prestação do serviço complementar fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que o licitante vincular à área.
Art. 9º A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros em uma área do subsistema local, por pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas, com regras e condições estabelecidas em contrato de adesão.
§ 1º O prazo do contrato de permissão será de até 7 (sete) anos, prorrogáveis por até 3 (três) anos, quando houver interesse público, o que deverá ser justificado para cada permissão.
§ 2º A prorrogação prevista no § 1º deste artigo deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Permitente.
§ 3º A experiência como operador de veículos de transporte coletivo público de passageiros, além de outras formas de prestação de serviços no setor público ou privado, desde que devidamente atestadas por estes, poderá ser um dos critérios de pontuação no procedimento licitatório.
Art. 10. Constará do edital de licitação para outorga da permissão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, a especificação do material rodante que deverá ser utilizado exclusivamente para a prestação do serviço público, os equipamentos de bilhetagem, fiscalização, comunicação e segurança.
Art. 11. É vedada a qualquer pessoa jurídica, direta ou indiretamente, a participação no contrato de concessão em mais de 3 (três) áreas.
Art. 12. Na permissão, no caso de cooperativa na forma isolada ou consórcio de cooperativas, observada a regra de composição contida no inciso II do artigo 4º deste decreto, somente é admitida a participação na licitação e no contrato em até 2 (duas) áreas referenciadas no Anexo II deste decreto.
Parágrafo único. A participação de que trata o "caput" deste artigo deverá ser obrigatoriamente em uma única área de operação, definida no parágrafo único do artigo 3º, conforme Anexos I e II deste decreto.
Art. 13. 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.

TARIFA E REMUNERAÇÃO

Art. 14. A remuneração dos concessionários e permissionários terá como fonte de recursos:
I - tarifa de utilização paga pelos usuários e os créditos eletrônicos não passíveis de utilização;
II - recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo;
III - parcela das receitas adicionais dos concessionários e permissionários, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Público;
IV - outras fontes de receitas.
Art. 15. Os concessionários e permissionários do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão remunerados com base nos seguintes elementos:
I - o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de integração tarifária, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias;
II - a qualidade dos serviços ofertados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e pesquisas de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão e permissão;
III - os investimentos realizados em frota, exceto aqueles destinados à manutenção da idade média estabelecida em contrato, e os de atualização da tecnologia embarcada e desembarcada, autorizados pelo Poder Público.
§ 1º O aumento de número de embarques sem geração adicional de receita tarifária e sem impacto de custos operacionais não aumentará a remuneração total do operador.
§ 2º Todos os veículos poderão ser equipados com sistemas de contagem de passageiros transportados.
§ 3º O edital poderá estabelecer que a remuneração da operação em corredores será por valores fixos mensais, observada a efetiva prestação dos serviços programados.
§ 4º O edital poderá prever valores diferenciados de remuneração para os serviços prestados em horário de baixa demanda.
§ 5º A remuneração do Serviço Atende na concessão será estabelecida no edital.
§ 6º O Poder Público não oferecerá garantia de demanda mínima de passageiros, cabendo aos proponentes, futuros concessionários e permissionários, a sua estimativa.
Art. 16. O edital poderá prever em favor dos concessionários dos serviços de operação de transporte no subsistema estrutural receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de empreendimentos associados, com ou sem exclusividade, as quais deverão ser consideradas para a formulação da proposta comercial.
§ 1º As receitas previstas no "caput" deste artigo deverão ser consideradas para determinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
§ 2º Caberá ao licitante avaliar, por sua conta e risco, as receitas adicionais mencionadas no "caput" deste artigo, quando da elaboração de sua proposta.
Art. 17. Outras atividades geradoras de fontes de receitas adicionais, não previstas nos instrumentos convocatórios, poderão ser exploradas, mediante prévia autorização do Poder Público, desde que não comprometam a atividade primária objeto da concessão e permissão.
Parágrafo único. Da autorização para a exploração das atividades tratadas no "caput" deste artigo constará a contrapartida do interessado.
Art. 18. As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes no dia 12 de dezembro de 2001, deverão dispor de fontes específicas de recursos aptas a garantir a remuneração do serviço prestado, conforme disciplinado neste decreto.
Art. 19. O montante da receita proveniente da arrecadação tarifária, incluídas as receitas adicionais e extratarifárias, será destinado para pagamentos na seguinte ordem:
I - permissionário e concessionário do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

Maria José de Oliveira
Técnico em Administração Público-RF 10.940
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico em Administração Público-RF 10.940
Para conferir o original, acesse o site https://splegisconsulta.saopaulo.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468, informe o código 00015103226202400 e o código CAPTCHA.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

II – despesas de comercialização;
III – parcela de até 3,5%, referida no § 3º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001.
Art. 20. A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do respectivo contrato.
Art. 21. Dada a dinâmica do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a remuneração dos operadores será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual ou por ocasião da ocorrência de fatos relevantes, tais como a implantação de novos corredores e terminais e a inauguração de linhas ou trechos de linhas metroferroviárias.
Art. 22. Parcela dos ganhos de eficiência e produtividade obtidos pelos concessionários e permissionários deverá ser transferida ao Poder Concedente.

DA INTERVENÇÃO

Art. 23. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 e 23 da Lei nº 13.241, de 2001.
Art. 24. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.
Art. 25. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.
Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.
Art. 26. A intervenção se dará exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.
§ 1º Se verificada a impossibilidade do restabelecimento do serviço em nível adequado, encerrar-se-á a intervenção e decretar-se-á a caducidade da concessão.
§ 2º Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida ao concessionário, precedida de prestação de contas pelo interventor.
Art. 27. O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.
Parágrafo único. Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos para a normalização da prestação do serviço, tais como requisição ou ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no § 2º do artigo 6º da Lei nº 13.241, de 2001.
Art. 28. O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições deste Capítulo.

DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO
DA DELEGAÇÃO

Art. 29. A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.
Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:
I – demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;
II – comprometer-se a cumprir as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se nos direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.
Art. 30. Somente será admitida a transferência da permissão com autorização prévia do Poder Permitente, sob pena de caducidade.
Parágrafo único. Para fins da autorização de que trata o "caput" deste artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 29 deste decreto.
Art. 31. A concessão será extinta nos seguintes casos, previstos no artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:
I – advento do termo do contrato;
II – encampação;
III – caducidade;
IV – rescisão;
V – anulação;
VI – falência ou extinção do concessionário.
§ 1º A encampação importa na retomada do serviço pelo Poder Concedente, durante o prazo contratual, por motivo de interesse público, mediante lei autorizadora específica.
§ 2º Nos casos dos incisos I e II do "caput" deste artigo, previamente à extinção da concessão, o Poder Concedente procederá ao levantamento de eventuais valores respeitantes ao capital investido e não amortizado, podendo utilizar documentação contábil apresentada pelo operador, desde que devidamente auditada por auditor independente.
§ 3º A caducidade da concessão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações:
I – inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;
II – descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;
III – perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço
Art. 32. Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.
Parágrafo único. O Poder Concedente poderá utilizar documentação contábil apresentada pelo concessionário, desde que devidamente auditada por auditor independente.
Art. 33. Extinta a concessão em determinada área, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores nela prestem o serviço para evitar sua interrupção.
Art. 34. A permissão será extinta nos seguintes casos:
I – advento do termo do contrato;
II – revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;
III – caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;
IV – extinção do operador.
§ 1º A revogação da permissão por interesse público é ato discricionário do Poder Público, devendo ser precedida de processo administrativo, observados os princípios administrativos da razoabilidade e proporcionalidade.
§ 2º A caducidade da permissão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações, sem prejuízo da aplicação das pertinentes sanções contratuais a critério do Poder Público:
I – inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;
II – descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;
III – perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Matéria PLO 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

Art. 35. Extinta a permissão em determinada área, o Poder Permitente poderá determinar que os demais operadores nela prestem serviço para evitar sua interrupção.

PENALIDADES

Art. 36. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar e rescisão do contrato.
Art. 37. No Regulamento de Sanções e Multas editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.
Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.
Art. 38. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.
Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade a que se refere o "caput" deste artigo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.
§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.
§ 2º A gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:
I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;
III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;
IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.
§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:
I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;
III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;
IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

VI - 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;
VII - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.
§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.
§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.
§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.
Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.
Art. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, e nº 47.139, de 27 de março de 2006.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de maio 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 8 de maio de 2013.

Folha nº 17 do proc. Nº 03-04426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

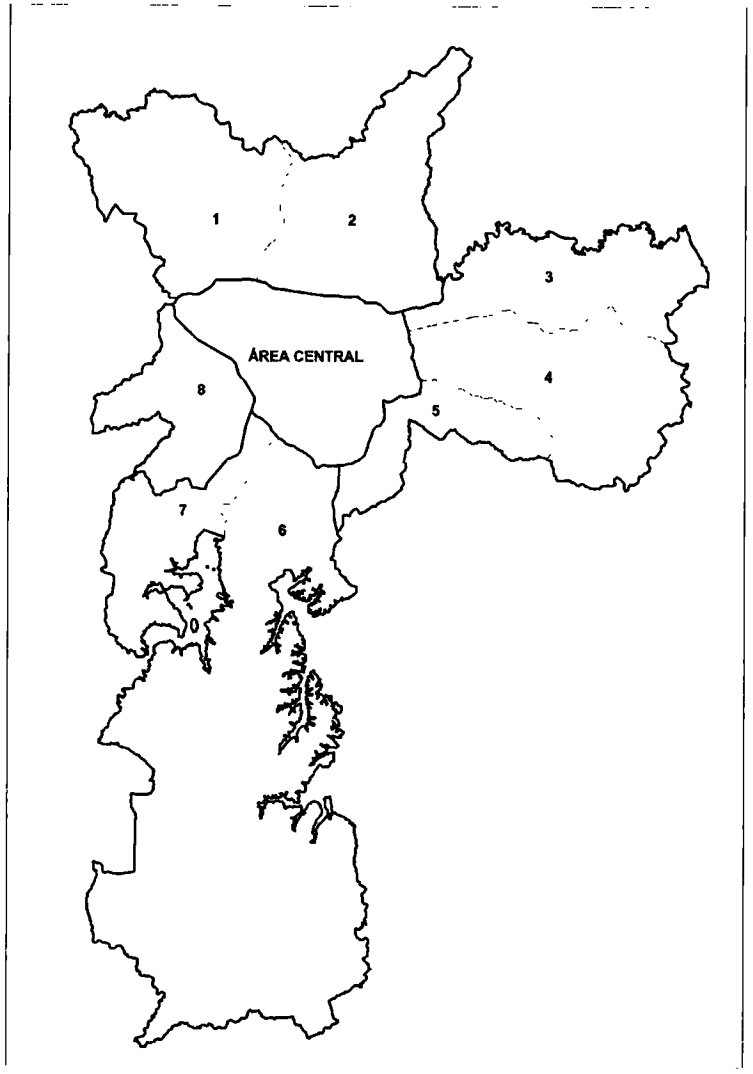
Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Anexo I Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Descrição dos limites das áreas de concessão no Sistema Integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços de concessão.

Mapa ilustrativo



Descrição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que comportam as oito áreas de concessão e da área central.

Área de operação Noroeste

(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8).

- **Limites da Área de Concessão 1**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 2**

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 8**

Começa na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

Área de operação Leste

(A área de operação Leste é composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5).

Nº 01-0426 de 2021
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940
Matéria nº 0426/2014. Documento gerado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

- **Limites da Área de Concessão 3**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na linha da CPTM (desde a divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos até a estação Guaianazes), segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Guaianazes e Itaquera), segue pela linha E da CPTM (Expresso Leste) entre a estação Itaquera e o ponto sobre a Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 4**

(A área 4 tem contrato vigente até o ano de 2017).

Começa na linha da CPTM, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Ferraz de Vasconcelos e Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, segue pela Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf, direita na linha E da CPTM (Expresso Leste) até a estação Itaquera, segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Itaquera e Guaianazes), e segue pela linha da CPTM, a partir da estação Guaianazes, até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 5**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Alfomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Praça Altemar Dutra, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

Área de operação Sul

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de concessão 6 e 7).

- **Limites da Área de Concessão 6**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Vicente, Itanhaém, Juquitiba, Embu-Guaçú e Itapecerica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo ao cruzamento das Avenidas Robert Kennedy e João de Barros, segue pela Avenida Robert Kennedy, Largo do Socorro, Ponte do Socorro, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 7**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapecerica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itapecerica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabaxi, esquerda Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda na Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa

Nº 01-04236 de 2021
O funcionário
Maria José de Oliveira
Matrícula PL 426/2014 RF 10.940

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo - Sua validade pode ser conferida em https://esplegiscon.tjsp.jus.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

local), direita na Ponte do Socorro, segue pelo Largo do Socorro, Avenida Robert Kennedy até o seu cruzamento com a Avenida João de Barros, e direita na Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

Área Central

(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

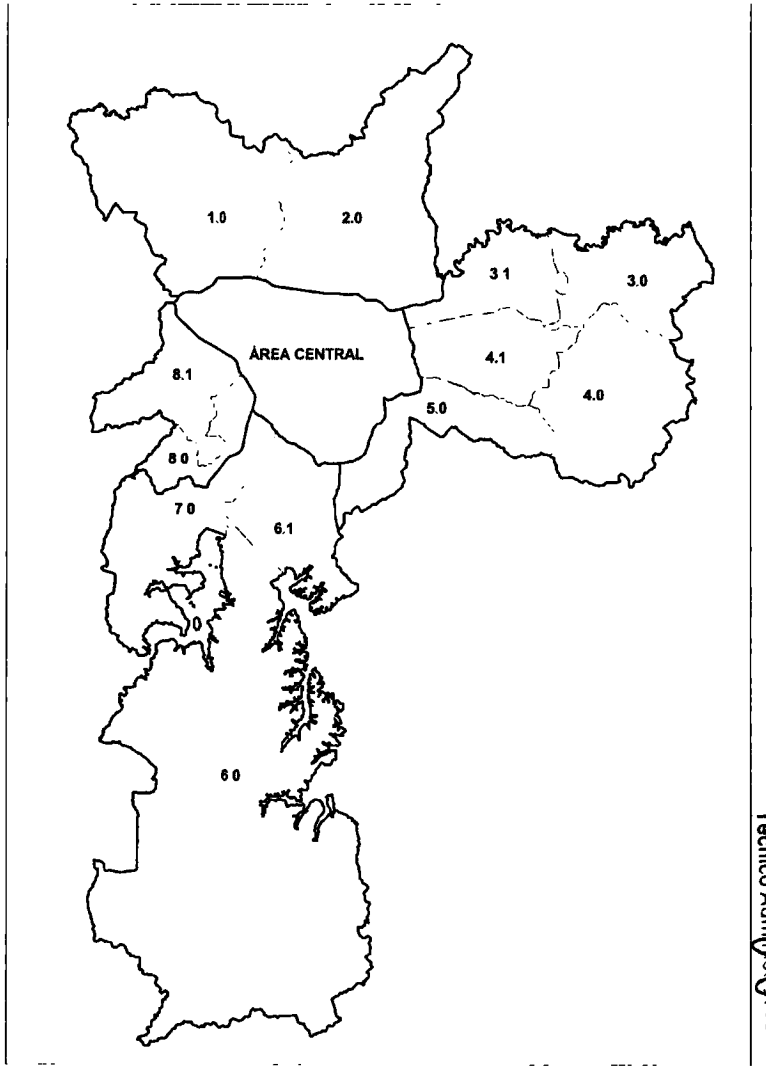
Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Anexo II Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Descrição dos limites das áreas de permissão no sistema integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços da permissão.

Mapa ilustrativo



Matéria PL 426/2013 Digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em http://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.
O funcionário Maria José de Oliveira Técnico Administrativo-RF 10.940 atestou conforme a Resolução 20/2013 em 30/11/2020 18:53:56.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Descrição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que comportam as doze áreas de permissão, e da Área Central.

Área de operação Noroeste
(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1).

- **Área de permissão - 1.0**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de permissão – 2.0**

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial

- **Limites da área de permissão – 8.0**

Começa na altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa até a Rua Alfredo Mendes da Silva, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, esquerda na Rua Doutor Amando Franco Soares Catuby, linha reta até a Rua Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue na Rua Itamira, direita na Rua Jamanari, direita na Rua Itapemirum, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue em linha reta até a Rua Cliperton, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, Rua Professor Benedito Montenegro, Rua Colégio Pio XII, esquerda na Avenida Morumbi, esquerda na Rua Doutor Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Francisco Tomás de Carvalho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Jorge João Saad, direita na Avenida Professor Francisco Morato, Praça Jorge de Lima, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Broa, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 8.1**

Começa na Rua Alfredo Mendes da Silva, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Ponte Eusébio Matoso, Praça Jorge de Lima, esquerda na Avenida Professor Francisco Morato, esquerda na Avenida Jorge João Saad, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Francisco Tomás de Carvalho, segue pela Rua Doutor Flávio Américo Maurano, direita na Avenida Morumbi, direita na Rua Colégio Pio XII, Rua Professor Benedito Montenegro, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, esquerda na Rua Cliperton, segue em linha reta até a Rua Deputado João Sussumo Hirata, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itapemirum, direita na Rua Jamanari, esquerda na Rua Itamira, Rua Deputado João Sussumo Hirata, direita na Avenida Giovanni Gronchi, linha reta até a Rua Doutor Amando Franco Soares Catuby, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, e Rua Alfredo Mendes da Silva até o ponto inicial

Área de operação Leste
(A área de operação Leste é composta pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0)

- **Limites da área de permissão – 3.0**

Começa a altura da Avenida Paranaguá, em linha reta, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na

Nº 01-04826 O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RE 10.940
de 2014

Este documento foi gerado pelo usuário 010.***.***-** em 26/12/2014 18:53:56 e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, esquerda no Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, direita na Rua Copenhague, direita na Rua José Pinheiro Borges, direita na Rua Doutor Luís Aires, direita na Rua Barão de Tromai, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Augusto Antunes, esquerda na Avenida Manuel dos Santos Braga, esquerda na Avenida São Miguel, e direita na Avenida Paranaguá, em linha reta, até a divisa com o Município de Guarulhos e o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 3.1**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue em linha reta até altura da Avenida Paranaguá, Avenida Paranaguá, esquerda na Avenida São Miguel, direita na Avenida Manuel dos Santos Braga, direita na Avenida Augusto Antunes, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Rua Barão de Tromai, direita na Rua Doutor Luís Aires, segue na Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Avenida Conde de Frontin, Rua Melo Freire, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 4.0**

Começa na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, Praça Felisberto Fernandes da Silva, direita na Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Rua Padre Luíz Rossi, direita na Avenida Engenho Novo, Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Maria Luíza Americano, direita na Avenida Líder, Avenida Itaquera, esquerda na Rua Flores do Piauí, direita na Avenida José Pinheiro Borges, Rua Copenhague, esquerda na Rua Capitão Pucci, sob o Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, e direita na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu até o inicial.

- **Limites da área de permissão – 4.1**

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires, esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria Luíza Americano, direita na Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, direita na Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, Praça Galiano Jacomossi, Avenida Sapopemba, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf até a confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, e o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 5.0**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Complexo Viário Escola de Engenharia Mackenzie, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, Avenida Adutora do Rio Claro, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, direita na Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

Área de operação Sul

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0)

- **Limites da área de permissão – 6.0**

Começa na Represa Billings, divisa Município de São Paulo com o Município de São Bernardo do Campo, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de São Vicente, Itanhaém, Juquitiba, Embu-Guaçú e Itapecerica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo à Avenida Antônio Veríssimo Alves, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Rua Guaratiba, linha reta até a Praça Camafeu, Avenida

Matéria assinada digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.Saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Octalles Marcondes Ferreira, direita na Avenida das Nações Unidas, segue pela Avenida Miguel Yunes, Avenida Nossa Senhora do Sabará, e segue até a Represa Billings e o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 6.1**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela Represa Billings, direita na Avenida Nossa Senhora do Sabará, esquerda na Avenida Miguel Yunes, segue pela Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 7.0**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapecerica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itapecerica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabaxi, esquerda na Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda na Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Octalles Marcondes Ferreira, Praça Camafeu, linha reta até a Rua Guaratiba, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Avenida Antônio Veríssimo Alves, e Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

Área Central

(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

Folha nº 23 do proc. nº 01-04426 de 2014
O funcionário
Maria José A. Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Anexo III Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Veículos

Tipo de Veículo	*Características*		*Passageiros*	*Passageiros por m²*
	Construtivas	*Comprimento Total*	*Sentados (Média)*	
Miniônibus	Piso Normal	< 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	4
Midiônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	6
Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	6
	Piso Baixo			
Padron	Piso Baixo	12,2 a 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	6
			38 (ref. 15,0 m)	6
Articulado	Piso Baixo	18,6 a 23,0 m	37 (ref. 18,6 m)	6
			57 (ref. 23,0 m)	6
Biarticulado	Piso Baixo	≤ 27,0 m	47 (ref. 26,6 m)	6

			Área para passageiros em pé (média)	*Capacidade Total Média (passag. sentados + em pé + área p/ cadeira de rodas)*
Miniônibus	Piso Normal	1	3,40	35
Midiônibus	Piso Normal	1	4,90	55
Básico	Piso Normal	1	6,50	75
	Piso Baixo			
Padron	Piso Baixo	1	8,90	86
		1	10,00	99
Articulado	Piso Baixo	1	12,10	111
		1	18,80	171
Biarticulado	Piso Baixo	1	25,00	198

Obs:
1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.
2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e com a quantidade de portas.

Nº 01-0426 de 2021
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940
Documento gerado oficialmente pelo Módulo Expedição de Documentos em 30/11/2020.
Matéria Documento autenticado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 25 do proc. fls. 26
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **14971**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.971 25/08/2009 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.
Projeto: Projeto de Lei Nº 512/2009 (ver documento)
Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab
Regulamentação: Decreto nº 50.884/2009 - Institui a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, nos termos do artigo 20 desta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[Back]

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 26 do proc.
Nº 01-0426 de 2014 fls. 27
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 14.971, DE 25 DE AGOSTO DE 2009

(Projeto de Lei nº 512/09, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de agosto de 2009, 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. As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo.

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

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

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

Seção I

Das Condições para o Exercício da Atividade de Fretamento

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

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

I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes;

II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

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

IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS;

VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional;

VII - comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículo;

VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP.

§ 2º. O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS.

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

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

II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV;

III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor;

IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da legislação em vigor;

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, no código 3;
VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes;
VII - comprovante da idade máxima do veículo de:
a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus;
b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos;
VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de Transportes, do atendimento a:
a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
1 - adaptação de todos os veículos à norma ABNT/NBR 15.320 de 2005, ou outra superveniente que a revogue, até a data de 03 de dezembro de 2014;
2 - não obstante o dispositivo do item acima, para emissão de novos Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS - será necessária a comprovação das especificações estabelecidas na ABNT/NBR 15.320 de 2005 ou outra superveniente que a revogue;
b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível.
Art. 4º. Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente:
I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização - TA;
II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos:
a) Termo de Autorização - TA;
b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS;
c) Plano de Operação do Veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no art. 9º desta lei;
d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade;
e) lista completa de passageiros;
f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com fotografia, na categoria profissional "D" ou "E" do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros.
Art. 5º. No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo.
Art. 6º. Os Termos de Autorização - TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei.

Seção II
Do Trânsito de Veículos de Fretamento no Município de São Paulo

Art. 7º. O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas:
I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento;
II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento.
Parágrafo único. A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria Municipal de Transportes.
Art. 8º. Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 28 do proc. fls. 29
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

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

I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes;

II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros.

Parágrafo único. A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço.

Art. 10. Para os efeitos desta lei, considera-se:

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

II - transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários.

Art. 11. Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no art. 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão:

I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá:

a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber;

b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT;

c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante;

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

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

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

Art. 12. Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas.

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

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

Art. 13. Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 29 ao proc.
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Téc. Legislativo-RF 10.940

que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros.

Art. 14. É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade.

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

Seção III
Das Penalidades Aplicáveis

Art. 15. Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas:

I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos;

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

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

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

II - retenção e/ou remoção do veículo;

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

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

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

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

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

Art. 16. Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Seção IV
Das Disposições Finais

Art. 17. A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Art. 18. As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se adaptar às disposições constantes dos arts. 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.
Parágrafo único. A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do art. 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos.
Art. 19. As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas.
Art. 20. No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a:
I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes;
II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas;
III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos;
IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes, inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento;
V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado.
§ 1º. A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades:
I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA;
III - Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV;
IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP;
V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;
VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans;
VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento;
VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento.
§ 2º. O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal.
Art. 21. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.
Art. 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de agosto de 2009, 456º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de agosto de 2009.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 31 do proc. fls. 32
Nº 01-0426 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

PUBLICADO DOC 02/08/2013, PÁG 105

PROJETO DE LEI 01-00475/2013 do Vereador Abou Anni (PV)

"Altera a Lei nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, para dispor expressamente que a atribuição da orientação e auxílio aos usuários dos ônibus que integram o sistema do transporte coletivo do Município compete ao cobrador de tarifa, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica acrescido o parágrafo único ao artigo 1º, da Lei nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Os ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo deverão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso.

Parágrafo único. O funcionário aludido no caput deste artigo se trata do cobrador de tarifa" (NR).

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 01/12/14 às 17h30
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Juliana Cardoso
Para relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 1º / 12 / 2014

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE ANÁLISE
02/12/2014 14:00
POR
DATA 12/12/14 ÀS 13h ASS.

Segue(m) juntado(s), nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº 32 a 34 Em 26/02/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

Recebido 05/02/15

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=2394

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

32
01-426/14

pl0426-14

PAR

PARECER Nº 145/2015 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0426/14.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Toninho Vespoli, que inclui o termo micro-ônibus nos arts. 1º a 3º, todos da Lei Municipal n. 13.207, de 09.11.01, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município, e dá outras providências.

Na justificativa da propositura, argumenta-se a necessidade de manter um funcionário além do motorista também nos micro-ônibus, a fim de orientar a população, se necessário receber o pagamento da tarifa e auxiliar o transporte de pessoas com deficiência, idosas, entre outras.

Não obstante os elevados propósitos de seu autor, a propositura não reúne condições para prosseguir em tramitação, pois invade seara de competência privativa do Executivo.

Com efeito, ao criar obrigação a ser observada na operação do sistema de transporte coletivo municipal, a propositura caracteriza-se como ato concreto de administração, perdendo a abstração e generalidade de que se devem revestir os mandamentos legais.

Nos termos dos artigos 37, § 2º, IV e 70, XIV, ambos da Lei Orgânica do Município, a iniciativa de projeto de lei que disponha sobre organização administrativa, bem como sobre a estrutura, a organização e o funcionamento da administração municipal competem exclusivamente ao Sr. Prefeito.

Ainda a corroborar a competência privativa do Executivo relativamente à matéria veiculada no presente projeto, tem-se o art. 172 da Lei Orgânica do Município, dispondo de forma expressa incumbir à Prefeitura a gestão do sistema de transporte público municipal, o que compreende a sua regulamentação.

Note-se que o Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme preceitua o artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e pode ser feito diretamente pela Prefeitura ou por terceiros, mediante o regime de concessão ou permissão, nos termos do já citado art. 172 de nossa Lei Orgânica.

Também para esta matéria tem o Prefeito iniciativa privativa para o projeto de lei, nos termos do art. 69, IX da Lei Orgânica do Município.

RELCOM
147/2015

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

33
Processo nº 01-426/14

Em definição, concessão é contrato administrativo por meio do qual a Administração delega ao particular a gestão e a execução, por sua conta e risco, de uma atividade definida como serviço público.

Segundo o doutrinador Hely Lopes Meirelles, "*sendo a concessão um contrato administrativo de colaboração como é, fica sujeita a todas as imposições da Administração para os ajustes dessa natureza, especialmente à autorização por lei, à regulamentação por decreto e à escolha do concessionário em concorrência*" (Licitação e Contrato Administrativo, 11ª Ed., Malheiros Editores, 1996, pág. 270 – grifo nosso).

Vê-se, portanto, que o pretendido pela propositura é matéria de iniciativa legislativa privativa do Executivo, na qualidade de poder concedente da prestação do serviço público.

Neste sentido, novamente mencionamos as lições de Hely Lopes Meirelles:

> *"Entende-se sempre reservado ao concedente o poder de regulamentar e controlar a atuação do concessionário, desde a organização da empresa até sua situação econômica e financeira, seus lucros, o modo e a técnica da execução dos serviços, bem como fixar as tarifas em limites razoáveis e eqüitativos para a empresa e para os usuários.*
> ...
> *Toda concessão, portanto, fica submetida a duas categorias de cláusulas: as de natureza regulamentar e as de ordem contratual. As primeiras disciplinam o modo e a forma de prestação de serviço; as segundas fixam as condições de remuneração do concessionário; por isso, aquelas são denominadas leis do serviço, e estas, cláusulas econômicas ou financeiras...*
>
> *Consideram-se cláusulas regulamentares ou de serviço todas aquelas estabelecidas em lei, regulamento ou no próprio contrato visando à prestação do serviço adequado.*
> ...
> *O poder de regulamentar as concessões é inerente e indespojável do concedente. Cabe ao Executivo aprovar o regulamento do serviço e determinar a fiscalização de sua execução, pela forma conveniente."* (Licitação e Contrato Administrativo, 11ª Ed., Malheiros Editores, 1996, págs. 272/275, grifos nossos)

Por fim, corroborando o quanto até aqui exposto, transcreve-se abaixo segmento de duas decisões do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo em sede de Ação Direta de Inconstitucionalidade acerca do tema:

> *ADIN nº 148.342-0/00*

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 34
Processo nº 01-426/14
Paulo Victor Freire Ribeiro

pl0426-14

"Impõe-se o decreto de integral procedência do pedido. Deveras, a lei em comento padece de vicio de iniciativa, haja vista que, longe de tratar de matéria de interesse local, em verdade diz com o gerenciamento da prestação de serviços públicos no Município, in casu o da prestação do serviço de transporte coletivo, de competência do Poder Executivo, que em contrapartida detém iniciativa exclusiva para propor as leis que venham a dispor sobre a organização e a execução daqueles".

ADIN nº 36.183-0

"Norma específica atinente à execução de serviço de transporte público - Invasão da esfera de competência do Executivo Municipal - Criação, ademais, de despesa sem indicação de recursos para cobri-la - Infração aos artigos 5o, e 25, ambos da Constituição Estadual. Inconstitucionalidade decretada.".

Desta forma, o projeto viola o princípio da Independência e Harmonia entre os Poderes, consagrado pelos artigos 2º da Constituição Federal, 5º da Constituição Estadual e 6º da Lei Orgânica Municipal.

Pelo exposto, somos pela **INCONSTITUCIONALIDADE**, sem prejuízo do prosseguimento deste projeto na hipótese de recurso provido pelo Plenário desta Casa, nos termos do art. 79 do Regimento Interno.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 25/02/15

EDUARDO TUMA

ADOLFO QUINTAS

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

JULIANA CARDOSO

CONTE LOPES

ROBERTO TRIPOLI

CORONEL CAMILO

SANDRA TADEU

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plID=239468.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 26 / 02 / 15
Pág. 75 Col. 3ª
Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
Secretário de Comissão
RF 11.335

À SGP - 21

Em 26 / 02 / 15

Paulo Victor Freire Ribeiro
Secretário de Comissão
RF 11.335

Segue(m) Juntado(s), nesta data, documento(s) e folha de informação rubricados sob nº 359 39
Em 24/03/2015
Ass:
Jader A. [illegible] da
Supervisor
REF: 16.660

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 35 do Proc.
Nº 426 de 2014
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.880

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

São Paulo, 03 de março de 2015.

Memo SGP.21 - nº 01/2015

Ao Nobre Vereador

TONINHO VESPOLI

Informo que o Projeto de Lei nº 426/2014, de autoria de Vossa Excelência, teve parecer pela INCONSTITUCIONALIDADE exarado em 25/02/2015 pela douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Face ao exposto a matéria será tida como rejeitada. Cabe, contudo, recurso ao Plenário no prazo de até 30 dias após o recebimento do presente, conforme disposto no artigo 79 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO EM 03 /03 / 15
Nome: Imagem Suellen O.
RF: 9767512
Assinatura: Imagem Suellen O.

Matéria PL 426/2014 Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

ENCAMINHADO O
RECURSO AO PLENÁRIO

18 MAR 2015

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 36 do Proc.
Nº 426/2014
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.880

REC
6/2015

RECURSO CONTRA PARECER DE COMISSÃO
GABINETE DO VEREADOR TONINHO VESPOLI – CV 49

RECURSO Nº ____/2015

Com base no artigo 79 do Regimento Interno, recorro ao Plenário desta Casa contra parecer contrário da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, sobre o Projeto de Lei nº 0426/14, que versa sobre a alteração dos artigos 1º a 3º da Lei nº 13.207 de 09.11.01, incluindo nestes a palavra micro-ônibus, determinando a obrigatoriedade da presença de um funcionário, além do motorista, nos micro-ônibus que prestam o serviço de transporte público dentro do Município de São Paulo.

Sala das Sessões, 17 de março de 2015.

Antonio Braga Vespoli

Toninho Vespoli (PSOL)
Vereador

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 36 V do Proc.
Nº 426 de 2014
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.880

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

RAZÕES DE RECURSO

Em 2014 propus um Projeto de Lei, que ganhou o número 0426/2014, objetivando alterar os artigos 1º a 3º da Lei nº 13.207, de 09.11.01, que dispõe sobre a orientação e o auxílio aos usuários dos ônibus que integram o Sistema de Transporte Coletivo no Munícipio de São Paulo.

Após analise feita pela Comissão de Constituição e Justiça, esta entendeu pela inconstitucionalidade de meu projeto, sob o fundamento de que a matéria ali tratada seria de competência privativa do Poder Executivo. Contudo, tal argumento não merece prosperar, conforme demonstrado a seguir.

Conforme o parecer emitido pela Comissão, o projeto é inconstitucional por desrespeitar as regras de competência, uma vez que os assuntos referentes ao funcionamento do transporte público coletivo municipal deveriam ser tratados pelo Poder Executivo, não cabendo ao legislativo dispor sobre normas neste sentido.

Entretanto, o objetivo do meu Projeto é trazer uma maior comodidade e segurança aos usuários do transporte público do Munícipio, notadamente das diversas linhas de micro-ônibus que circulam nessa cidade, determinando, para tanto, a obrigatoriedade da presença de um funcionário responsável pelo auxílio aos passageiros que deles necessitem, como os idosos e os deficientes físicos, além de efetuar a cobrança das passagens, quando necessário, possibilitando assim uma maior concentração do motorista em seu trabalho, garantindo segurança e agilidade para todos os usuários uma vez que este não mais precisaria realizar tais funções praticamente ao mesmo tempo em que dirigi.

Assim, propus que a Lei nº 13.207/2001, vigente e de iniciativa parlamentar do vereador Alcides Amazonas (PC do B), tivesse os seus artigos alterados, a fim de que neles constasse a palavra micro-ônibus, ampliando a aplicação da lei que está restrita aos ônibus municipais, muito embora isto não seja sempre respeitado.

Assim, é incoerente e injusta a argumentação de incompetência de iniciativa para tratar do assunto.

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 37 do Proc.
Nº 426 / 2014
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.880

Ora, não se trata, pois, de usurpação de competência afeta ao Poder Executivo, sendo que não propus alterar os contratos de concessão celebrados entre este e as empresas concessionárias, tão pouco adentrei em aspectos estritos sobre a gestão de tal serviço, e sim, objetivei promover os direitos dos usuários em obter serviços públicos com segurança e qualidade, especialmente para públicos vulneráveis como pessoas com deficiência e pessoas idosas, nos termos das referidas leis de proteção. Assim, o exercício de minha competência legislativa encontra-se abrangido pela competência a esta Casa atribuída pelo artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica do Munícipio de São Paulo, que estabelece:

> Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:
>
> I - legislar sobre assuntos de interesse local; (grifo nosso)

Portanto, é imperioso destacar que o transporte público municipal é um serviço público relevante, constituindo direito dos cidadãos e dever do município em prestá-lo com qualidade e segurança, nos termos do artigo 30 da Constituição Federal, que assim dispõe:

> Art. 30. Compete aos Municípios:
> (...)
> V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (grifo nosso)

Assim, a proposta de alteração da Lei Municipal nº 13.207/2011, que tramitou regularmente nessa Casa Legislativa em 2001 e foi aprovada pelos parlamentares da época, com aprovação da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, não careceu de constitucionalidade, conforme parecer em anexo, destacando-se a participação dos mesmos grupos políticos que ora compõem a referida Comissão, demonstram a incoerência lógica e política da atual aprovação da inconstitucionalidade do PL 0426/2014.

Dessa forma, a alteração pontual da referida lei, destinada a sua atualização em decorrência do avanço tecnológico não representa qualquer inconstitucionalidade, mas sim a justa adequação do serviço público as demandas

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 37 do Proc.
Nº 426 de 2014
Jader Augusto Pimenta
Técnico Administrativo
RF: 10.630

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

sociais. Cabe a lei fornecer os parâmetros da atuação estatal na prestação dos serviços públicos, norteando a ação do Executivo na efetivação do interesse primário dos cidadãos. Por esta razão, não se pode vislumbrar em sua alteração para a inclusão de um novo tipo de ônibus como sendo um ato inconstitucional.

Diante do exposto, requeiro a esta mesa o provimento do presente Recurso, dando-se prosseguimento ao procedimento para votação e aprovação do Projeto de Lei 0426/2014 perante o Plenário dessa nobre Casa Legislativa.

Reiteram-se as razões apresentadas na justificativa da propositura acerca da importância da inclusão da orientação e auxílio ao usuário dos micro-ônibus que integram o transporte coletivo do município.

Diante do exposto, há motivos jurídicos suficientes para demonstrar a constitucionalidade do PL 0426/2014, requerendo-se que os nobres vereadores(as) votem pela sua constitucionalidade.

São Paulo, 17 de março de 2015.

Toninho Vespoli (PSOL)
Vereador

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

DOM 26/04/2001

PARECER CONJUNTO Nº 172/01 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ATIVIDADE ECONÔMICA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0082/2001.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Alcides Amazonas, que visa dispor "sobre a orientação e auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município". Nos termos do projeto, referido auxílio e orientação deverá ser prestado por, no mínimo, um funcionário, que deverá ser posto à disposição pelas empresas que operam o sistema de transporte, ao qual caberá as citadas atribuições de orientação e auxílio aos passageiros, além de efetuar a cobrança da passagem, quando for o caso.
O projeto insere-se no âmbito do interesse local da comuna estando amparado no art. 30, I, da Constituição Federal e no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município.
Pelo exposto, somos
PELA LEGALIDADE
Quanto ao mérito, as Comissões pertinentes opinam no sentido da aprovação do projeto, tendo em vista seu relevante interesse público.
A Comissão de Finanças e Orçamento se manifesta no sentido de que nada obsta a sua aprovação.
FAVORÁVEL, portanto, o parecer.
Sala das Comissões Reunidas, 24/04/01.
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
Alcides Amazonas
Arselino Tatto
Celso Jatene
Humberto Martins
Laurindo
Salim Curiati
Vanderlei de Jesus
COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE
Adriano Diogo
Aldaiza Sposati
Farhat
Marcos Zerbini
Myryam Athie
COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA
Antonio Carlos Rodrigues
Dalton Silvano
COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO
Adriano Diogo
Augusto Campos
Bispo Atílio Francisco
Eliseu Gabriel
Ricardo Montoro
Viviani Ferraz

Folha nº 38 do Proc.
Nº 426/2014
Jad[illegible] Pi[illegible]
Técnico Administrativo
RF: 10.880

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:5

Segue(m) Juntado(s) nesta data, documento(s) referente(s) à folha de informação sob nº

SEM EFEITO

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
RF: 10.860

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

Folha nº 39 do Proc.
Nº 426
Jader Augusto Pinto
Técnico Administrativo
RF: 10.880

JUSTIFICATIVA

PL 0082-2001

Este projeto de lei tem a finalidade de atender três questões que afligem os trabalhadores e os usuários do sistema de ônibus em São Paulo. A primeira é a ameaça de eliminação de cerca de 22 mil postos de trabalho, com a instalação do sistema de catraca eletrônica. Sabemos que o desenvolvimento tecnológico é um processo inexorável nos dias que correm. Mas essa constatação não que dizer que devemos ignorar os males sociais decorrentes de sua utilização sem levar em conta outros interesses além de metas econômicas que beneficiam alguns e prejudicam muitos. É de amplo conhecimento que o desemprego é uma das maiores causas da violência desenfreada nesta cidade e da degradação das condições de vida de milhões de pessoas em São Paulo e em todo o país. Nada é mais dramático do que o tormento do desemprego, gerador de muitas outras conseqüências que, nesse caso, atingem não só os trabalhadores diretamente mas também suas famílias.

A outra questão que justifica a aprovação deste projeto de lei é a necessidade de os usuários de ônibus contar com um profissional capacitado e disponível para orientar sua correta utilização e, assim, dotar cada veículo com a comodidade necessária para que o sistema atenda a população com a qualidade necessária. A experiência tem mostrado que a ausência desse profissional nos veículos é uma deficiência que tem causado grandes transtornos aos passageiros. Aliás, essa deficiência é vedada pela Lei Orgânica do Município de São Paulo, que em seu Capítulo IV - Do Transporte Urbano -, artigo 177, afirma: "Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano." A presença do cobrador no veículo também é importante para que o motorista se ocupe integralmente de sua função, a qual exige muita atenção, evitando, assim, paradas nos pontos por um tempo além do necessário por conta da execução de uma tarefa que, a rigor, não é sua atribuição - além de potenciais riscos de acidentes. Todos sabemos que essas condições são extremamente relevantes num trânsito caótico como o da cidade de São Paulo.

E a terceira questão refere-se à segurança dos trabalhadores, dos usuários e do próprio sistema. Num cenário de violência sem limites, infelizmente presente diuturnamente em São Paulo, a presença do cobrador no ônibus auxilia o motorista a tomar medidas preventivas para evitar que as cenas criminosas lamentavelmente rotineiras no sistema se intensifiquem. Ainda nesse aspecto, o cobrador cumpre um papel fundamental para evitar a evasão de receitas, É unânime a avaliação no sentido de ser esse um fator que contribui enormemente para a notória crise pela qual passa o setor. Por todos esses motivos, a aprovação deste projeto de lei é um imperativo de justiça. É, ademais, um mecanismo eficiente para assegurar um mínimo de direito à cidadania para milhões de pessoas que dependem do sistema de ônibus para se locomover ou para ganhar o pão de cada dia.

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

À SGP - 21

20/03/2015

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº(s) 46 a ___ e folha de informação sob nº 1. 02/01/17

Rodrigo A. Tomaz
Técnico Administrativo
RF 12401

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 40

do processo nº **01-0426** de **2014** **02/01/2017** (a) .....

Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11.401

À SGP - 33

Sr. Supervisor,

Encaminho os presentes autos para arquivamento em face ao disposto no Art.275 do Regimento Interno da C.M.S.P.

02/01/2017

Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11.401
Técnico Administrativo
SGP.21

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

117709

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Proc. encerrado com 40 fls.
Arquivado em 04/01/2017.
Func.º

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Segue(m) juntado(s) nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº 41 e folha de informação sob nº 42 14/02/2017

René G Barreto
RF 11.069

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

DEFERIDO
10 FEV 2017
PRESIDENTE

Folha nº 41 do Processo nº 01-426 de 2014
René G Barreto
RF 11.069

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Requerimento de Desarquivamento
Das proposições do PSOL

Requer o desarquivamento de proposições.

RDS
118/2017

Senhor Presidente: Milton Leite

Eu, Ver. Toninho Vespoli, líder da bancada do PSOL, nos termos do art. 275, §2º do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo dos Vereadores, requeiro a V. Exª o desarquivamento de todas as proposições abaixo transcritas, de minha autoria/PSOL:

Mat.	Nº	Ano
PDL	59	2016
PDL	70	2016
PDL	74	2015
PL	6	2016
PL	10	2014
PL	17	2015
PL	79	2016
PL	100	2015
PL	111	2014
PL	112	2014
PL	113	2014
PL	114	2014
PL	120	2014
PL	135	2014
PL	150	2016
PL	152	2016
PL	156	2011
PL	179	2014
PL	219	2013
PL	231	2016

Mat.	Nº	Ano
PL	239	2014
PL	240	2014
PL	243	2013
PL	243	2014
PL	255	2015
PL	270	2013
PL	273	2016
PL	303	2013
PL	310	2016
PL	315	2015
PL	316	2015
PL	317	2015
PL	319	2014
PL	353	2015
PL	354	2015
PL	371	2015
PL	371	2016
PL	383	2014
PL	401	2014
PL	424	2014

Mat.	Nº	Ano
PL	425	2014
PL	426	2014
PL	451	2015
PL	452	2015
PL	479	2015
PL	514	2016
PL	515	2015
PL	516	2015
PL	517	2012
PL	519	2016
PL	520	2016
PL	528	2015
PL	543	2014
PL	546	2011
PL	559	2013
PL	580	2016
PL	582	2016
PL	586	2016
PL	600	2015
PL	648	2015

Mat.	Nº	Ano
PL	666	2015
PL	667	2015
PL	668	2015
PL	709	2015
PL	757	2013
PL	789	2013
PL	824	2013
PL	852	2013
PLO	4	2013
PLO	5	2014
PLO	8	2013
PLO	9	2013
PLO	19	2001
PR	10	2012
PR	12	2014
PR	15	2014
PR	16	2014
PR	30	2013
PR	34	2013

São Paulo, 08 de Fevereiro de 2016.

Toninho Vespoli
Vereador

10 FEV

16:37 10/02/2017 017138 - Protocolo Legislativo - SGP.22
Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 42

do processo nº 01-426 de 2014 14 / 02 / 2017 (a)

René G Barreto
RF 11.069

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

14/02/2017

ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-118/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

14 / 02 / 2017

UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

Matéria PL 426/2014. Documento digitalizado e autenticado por ALEXANDRE CAPELO DA SILVA. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.

autuado por Alexandre Capelo da Silva em 30/11/2020 18:53:56.

À SGP - 21

16 / 02 / 17

Tairo Batista Esperança
Técnico Administrativo
RF. 11.232

Tairo Batista Esperança
Técnico Administrativo
RF. 11.232

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.al.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=239468.