

CANARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.H.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-1241/1995 DE 1995

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-1241/1995 DE 07/11/95

PROMOVENTE: VEREADOR

SERGIO RICARDO SILVA ROSA

E M E N T A:

OBRIGAM AS EMPRESAS QUE OPERAM O SERVIÇO MUNICIPAL DE
ÔNIBUS A UTILIZAR VEÍCULOS QUE GARANTAM MAIOR SEGURAN
CA NO EMBARQUE DE PASSAGEIROS, E DA OUTRAS PROVIDÊNCI
AS.

OBSERVAÇÕES:

1/10 total aceite

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/10/2010 12:43:33

00000013243-81



ARQUIVADO EM

5 16 19

REGINA APARECIDA DARRIOS
Chefe de Seção Técnica IV - DT. 94

Projeto de Lei Nº

LIDO HOJE
 AS COMISSÕES DE: 07 NOV 1995
 COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO;
 POL. GERAL, METRÓPOLIS E MEIO AMBIENTE;
 ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL;
 ATIVIDADES ECONÔMICAS;
 EDUCAÇÃO E CULTURA;
 SAÚDE E ASSISTÊNCIA SOCIAL;
 PRESIDENTE

Obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

**APROVADO EM 1ª. DISCUSSÃO
 VOLTA A 2ª DISCUSSÃO**
 12 DEZ 1995
 PRESIDENTE

APROVADO EM 2ª. DISCUSSÃO A SANÇÃO
 12 DEZ 1995
 PRESIDENTE

Art. 1º - Os ônibus que operam no sistema municipal de transporte coletivo estão obrigados a dispor de degraus para embarque e desembarque com as seguintes especificações:

- I- Ser construído com material antiderrapante ou revestido com materiais de idênticas características;
- II- O primeiro degrau deverá ter a altura máxima de 350 mm em relação ao solo, medida com o veículo vazio. Os demais degraus não poderão ultrapassar 270 mm de altura;
- III- A profundidade do primeiro degrau deverá ser de, no mínimo, 300 mm. Os seguintes deverão apresentar medidas iguais ou superiores a 250 mm em toda a sua extensão; e
- IV- A largura dos degraus não poderá ser inferior a 500 mm.

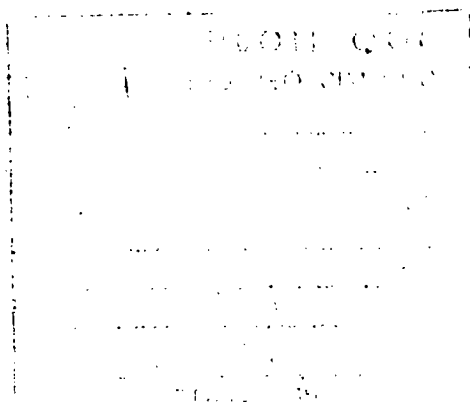
Art. 2º - Todo veículo que opera o sistema municipal de transporte coletivo está obrigado a possuir um mínimo de 2 (duas) portas de serviço, que, quando abertas, permitam um vão livre mínimo de 700 mm.

§ 1º - As paredes laterais de acesso ao veículo devem ser providas de corrimãos, acompanhando os degraus em ambos os lados a uma altura mínima de 860 mm e máxima de 900 mm que se desenvolverão paralelamente à linha reta tangente às arestas dos bordos dos degraus.

§ 2º - Os tubos empregados nos corrimãos e balaústres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm.

SEÇÃO DE REVISÃO
 08 NOV 1995
 -DT. 10-

Obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.



A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

Art. 1º - Os ônibus que operam no sistema municipal de transporte coletivo estão obrigados a dispor de degraus para embarque e desembarque com as seguintes especificações:

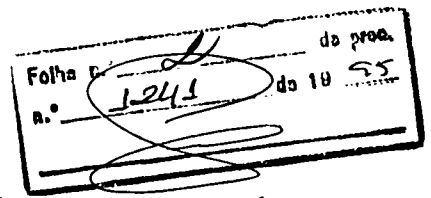
- I - Ser construído com material antiderrapante ou revestido com materiais de idênticas características;
- II - O primeiro degrau deverá ter a altura máxima de 350 mm em relação ao solo, medida com o veículo vazio. Os demais degraus não poderão ultrapassar 270 mm de altura;
- III - A profundidade do primeiro degrau deverá ser de, no mínimo, 300 mm. Os seguintes deverão apresentar medidas iguais ou superiores a 250 mm em toda a sua extensão; e
- IV - A largura dos degraus não poderá ser inferior a 200 mm.

Art. 2º - Todo veículo que opera o sistema municipal de transporte coletivo está obrigado a possuir um mínimo de 2 (duas) portas de serviço, que, quando abertas, permitam um vão livre mínimo de 700 mm.

§ 1º - As paredes laterais de acesso ao veículo devem ser providas de corrimãos, acompanhando os degraus em ambos os lados a uma altura mínima de 800 mm e máxima de 900 mm que se desenvolvem paralelamente à linha reta tangente às arestas dos bordos dos degraus.

§ 2º - Os tubos empregados nos corrimãos e palástres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SEGUE(M) em nome de	(assinatura)
cado(s) sob n.º 223	de 16/11/95
n.º 4	



Art. 3º - A Secretaria Municipal de Transportes deve aditar aos contratos de concessão dos serviços de transporte no âmbito do município a obrigatoriedade que trata esta lei no prazo de 30 dias, a partir de sua publicação.

§ Único - A partir da data de publicação no *Diário Oficial do Município* dos aditamentos referidos no *caput*, correrá um prazo de 120 dias para adaptação dos veículos ao disposto nos Arts. 1º e 2º.

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

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

Sala das Sessões, em

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sérgio Rosa".

SÉRGIO ROSA
Vereador

Folha n.º	3	de pros.
n.º	1241	do 19 95

JUSTIFICATIVA

O sistema de transporte coletivo por ônibus no Município de São Paulo tem se caracterizado pela péssima qualidade de serviço. Não bastassem as filas, esperas prolongadas, atrasos e desconforto, perdura há muitos anos uma situação de insegurança que é injustificável.

Trata-se das especificações da carroceria dos veículos, que ainda são inadequadas; em especial as condições de embarque e desembarque de passageiros. O excesso de altura e a reduzida largura dos degraus, agravados pela falta de apoios e corrimãos adequados não permitem o embarque e o desembarque de passageiros com a devida segurança. Esta dificuldade não está restrita aos idosos ou a pessoas com crianças no colo, mas a todos os usuários, provocando freqüentes quedas, que muitas vezes resultam em escoriações e até fraturas.

Medidas administrativas não têm sido tomadas e a legislação atual é omissa no que se refere a esta questão. Em 1979, a ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) editou recomendações quanto ao desenho adequado dos ônibus urbanos, após exaustivos estudos elaborados por uma Comissão de Estudos de Ônibus, da qual participaram fabricantes de veículos, empresas operadoras e órgãos de gerência. Após dezesseis anos, ou seja, prazo suficiente para depreciar, nas tarifas, duas gerações de veículos, nada de significativo ocorreu neste aspecto. Tanto é verdade que a frota em circulação que se enquadra nestas recomendações não supera 20% do total.

A segurança e o bem-estar dos usuários e a inércia dos que deveriam definir as condições operacionais e as especificações técnicas dos ônibus são as razões que nos levam a propor este projeto de lei.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

do processo n° 1241 de 19 95 14 11 95 (a)

Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, consta:

Em 14-11-95

PL. 91/93, 278/94

MARIA CANDIDA MOREIRA FORTA
Assist. Parlamentar

À Com. de Const. e Justiça

16/11/95

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 20/11/95 às 14:00 hs.

Ao Nobre Vereador
para relatar.

Sala da Comissão

em _____ de _____ de 19__

Presidente

A A.T.M., a pedido
Em. 14/12/95

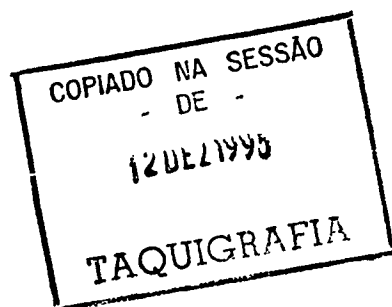
ENILZA ANDRÉ
Secretária

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado
sob folha nº
Em
(a)

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	3	do proc.
P.º	1297	do 19 95

PARECER CONJUNTO Nº /95 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE, DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DE ATIVIDADE ECONÔMICA E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 1241/95. -----



A presente proposição, de autoria do nobre Vereador Sérgio Rosa, objetiva obrigar as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.

A proposição encontra amparo no art. 13, inciso I, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pela legalidade.

No tocante ao mérito, as comissões permanentes que possuem competência regimental para a sua análise entendem que a proposição é de interesse de todos os usuários do sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus e que a mesma reforça a obrigatoriedade já existente do Poder Público zelar pela segurança de todos os usuários dos serviços públicos municipais.

Favorável é o nosso parecer.

Sob o aspecto estritamente regimental, nada há a opor à proposição, uma vez que as despesas com a sua execução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Câmara Municipal de São Paulo

Favorável é o parecer.

Sala das Comissões Reunidas,

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

secretaria

[Handwritten signatures]

[Handwritten signature]

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

[Handwritten signatures]

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

[Handwritten signatures]

COMISSÃO DE ATIVIDADE ECONÔMICA

[Handwritten signatures]

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

[Handwritten signatures]

Just



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha	7	do proc.
N.º	1241	de 1995

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
21	5	ant	233 extr.	12.12.95		

* * *

— PL 1241/95, do Vereador Sérgio Rosa (PT) Obrigam as empresas que operam o Serviço Municipal de Ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque de passageiros. Fase da discussão: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

* * *



CAMARA MUNICIPAL DE SAO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 8 do proc.
PAULO de 1995
1241

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSAO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
21	6	ant.	233 extr.	12.12.95		

* * *

O SR. PRESIDENTE (Miguel Colasuonno - PPB) - Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis, permaneçam como estão. A Presidência indaga se algum vereador deseja votar contrariamente ao projeto ou solicitar uma verificação nominal de votação. (Pausa) Aprovado.

Item seguinte.

item 124
~~Projeto~~ .. monteiro



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Feito	1241	do proc.
		do 1995

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
12	3	Raimundo	235 S. Ex.	19-12-95		

PL 1241/95, do Vereador Sérgio Rosa (PT)

Obrigam as empresas que operam o Serviço Municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque de passageiros.

Fase da discussão: 2a.

Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

* * *



RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSAO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
12	4	Raimundo	235 S. Ex.	19-12-95		

O SR. PRESIDENTE (Miguel Colasuonno - PPB) - Não há ora-
dores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereado-
res favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que
desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa)

O SR. BRUNO FEDER (PPB) (Pela ordem) - Sr. Presidente,
desejo registrar o meu voto contrário ao projeto.

O SR. ANTONIO DE PAIVA MONTEIRO FILHO (PL) (Pela ordem)
- Sr. Presidente, a R bancada do PL deseja manifestar o seu voto con-
trário ao projeto.

O SR. ALMIR GUIMARÃES (PDT) (Pela ordem) - Sr. Presiden-
te, o meu voto é contra.

O SR. PRESIDENTE (Miguel Colasuonno - PPB) - Registrem-
se os votos contrários. Está aprovado o projeto. Vai à sanção.

Passemos ao item seguinte.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº.....

- 11 -

do processo nº..... 01-1241 de 19... 95 (n)..... Elblau

À LEG.3 - Sra. Chefe:

O presente projeto fôï aprovado em 2a. discussão e votação na 235a. Sessão Extraordinária de 19/12/95, estando em condições de ser enviado à sanção.

20/12/95


LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técn. Legislativo - Chefe - ATM

RECEBIDO EM LEG. 3

20/12/95
19:05h 

Sr. Cristino.

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica, providenciar registro e carta de lei.

20/12/95


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica

Srª Chefe.

Providenciado, conforme solicitação de V. Sª.

20/12/95


José Cristiano Souza Santos
Oficial Legislativo

SEGUIE m..... Junto d..... nesta data, documento d..... a pãpa para informação, rubricado d.....
sob folha d..... nº 12 a 18

Em 12, 02, 96

(n).....
José Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº. 12	do proc.
nº. 1241	de 1995

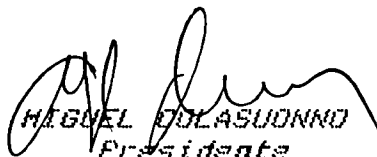
São Paulo, 27 de dezembro de 1995.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.1044/1995

Senhor Prefeito.

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 19 de dezembro do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 1241/95 de autoria do Vereador Sérgio Rosa - obrigando as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


MIGUEL DOUGLAS DINNO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

krms



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	13	do proc.
n.º	1241	de 1995
<i>[Signature]</i>		

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 19 DE

DEZEMBRO DE 1995. Cópia extraída de fls. n.ºs 01/02 do Processo n.º

011241/1995. (PROJETO DE LEI N.º 1241/95). Obriga as empresas que

operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que

garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1.º - Os ônibus que

operam no sistema municipal de transporte coletivo estão obrigados

a dispor de degraus para embarque e desembarque com as seguintes

especificações: I - Ser construído com material antiderrapante ou

revestido com materiais de idênticas características; II - O

primeiro degrau deverá ter a altura máxima de 350 mm em relação ao

solo, medida com o veículo vazio. Os demais degraus não poderão

ultrapassar 270 mm de altura; III - A profundidade do primeiro

degrau deverá ser de, no mínimo, 300 mm. Os seguintes deverão

apresentar medidas iguais ou superiores a 250 mm em toda a sua

extensão; e IV - A largura dos degraus não poderá ser inferior a

500 mm. Art. 2.º - Todo veículo que opera o sistema municipal de

transporte coletivo está obrigado a possuir um mínimo de 2 (duas)

portas de serviço, que, quando abertas, permitam um vão livre

mínimo de 700 mm. § 1.º - As paredes laterais de acesso ao veículo

devem ser providas de corrimãos, acompanhando os degraus em ambos

os lados a uma altura mínima de 860 mm e máxima de 900 mm que se

desenvolverão paralelamente à linha reta tangente às arestas dos

bordos dos degraus. § 2.º - Os tubos empregados nos corrimãos e

balaustres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm. Art. 3.º - A

Secretaria Municipal de Transportes deve aditar aos contratos de



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	34	do proc.
n.º	1241	de 1995

concessão dos serviços de transporte no âmbito do município a obrigatoriedade que trata esta lei no prazo de 30 dias, a partir de sua publicação. Parágrafo único - A partir da data de publicação no Diário Oficial do Município dos aditamentos referidos no "caput" correrá um prazo de 120 dias para adaptação dos veículos ao disposto nos artigos 1º e 2º. Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

EX. KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA, Assistente Parlamentar padrão "QPA-5-A"
Assistente Parlamentar

extraí a presente cópia fielmente de fls. do livro competente nº 47 e datilografei. Eu, ... José Cristino Souza Santos, Oficial Legislativo padrão "QPA-9-B" a conferi. São Paulo, 21 de dezembro de 1995.

Chefe da Seção Técnica de Preparo e Registro de Documento Legislativos, ... ANGELA BORDIN ANDREONI, Visto, ... LEILA XAVIER MACHADO, ...
Diretora do Departamento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo. -
Chefe de Seção Técnica III
Diretor Técnico de Dept.º-01.7

aa) Miguel Colasuonno; Murillo Antunes Alves; Edivaldo Estima; José índio F. do Nascimento; José Viviani Ferraz

krms



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº. 15 do proc.
nº. 1241 de 19 95

LEI Nº

DE

DE 19

Obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 19 de dezembro de 1995, decretou a seguinte lei:

Art. 1º - Os ônibus que operam no sistema municipal de transporte coletivo estão obrigados a dispor de degraus para embarque e desembarque com as seguintes especificações:

I - Ser construído com material antiderrapante ou revestido com materiais de idênticas características;

II - O primeiro degrau deverá ter a altura máxima de 350 mm em relação ao solo, medida com o veículo vazio. Os demais degraus não poderão ultrapassar 270 mm de altura;

III - A profundidade do primeiro degrau deverá ser de, no mínimo, 300 mm. Os seguintes deverão apresentar medidas iguais ou superiores a 250 mm em toda a sua extensão; e

IV - A largura dos degraus não poderá ser inferior a 500 mm.

Art. 2º - Todo veículo que opera o sistema municipal de transporte coletivo está obrigado a possuir um mínimo de 2 (duas) portas de serviço, que, quando abertas, permitam um vão livre mínimo de 700 mm.

§ 1º - As paredes laterais de acesso ao veículo devem ser providas de corrimãos, acompanhando os degraus em ambos os lados a uma altura mínima de 860 mm e máxima de 900 mm que se desenvolverão paralelamente à linha reta tangente às arestas dos bordos dos degraus.

§ 2º - Os tubos empregados nos corrimãos e balaustres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº. 36 do proc.
nº. 1041 de 19 95

§ 2º - Os tubos empregados nos corrimãos e balaustres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm.

Art. 3º - A Secretaria Municipal de Transportes deve aditar aos contratos de concessão dos serviços de transporte no âmbito do município a obrigatoriedade que trata esta lei no prazo de 30 dias, a partir de sua publicação.

Parágrafo único - A partir da data de publicação no Diário Oficial do Município dos aditamentos referidos no "caput" correrá um prazo de 120 dias para adaptação dos veículos ao disposto nos artigos 1º e 2º.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo, 12 de janeiro de 1996.

O Presidente,

krms



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

MEMORANDO

São Paulo, 27 de dezembro de 19 95

Folha n°	37	do proc.
n°	1241	de 19 95

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 1044/95, de
27/12/95 , encaminhando ao Executivo cópia autêntica de lei
decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 1241/95 ,
de autoria **do Ver. Sérgio Rosa.**

Anexo:

RECEBI EM:
29/12/95

Eliene G. Pinha
Oficial de Gabinete
SUM/ATL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n° 38

do processo n° 1241 de 19..... 95 12 / 02 / 96 (a) 2

Jose Cristino Souza Santos
Oficial Legislativo

À

ATM - Senhor Assessor-Chefe.

Para as devidas providências, tendo em vista o recebimento
de veto total.

12/02/96


ANGELA BORDIN ANDRONI
Chefe de Seção Técnica III



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 16 de JANU de 1996

Folha n.º 19 do proc.
n.º 1241 de 1995

GABINETE DO PREFEITO

LIDO HOJE

Ofício n.º 013/96

CONDIÇÕES DE:

POL. URBANA

ADM. PÚBLICA

ADVIDORIA

PRINCÍPIO DE

Senhor Presidente

Pic

15 - DOCREC
15-0023/1996

ACEITO O VETO

16 ABR 1996

Presidente

RECEBIDO N.º A. T. M.

Em 16/03/96

às 16:30 horas

Tenho a honra de acusar o recebimento do ofício nº 18/Leg.3/1044/95, com o qual o então Presidente Miguel Colasuonno encaminhou à sanção cópia autêntica da lei aprovada por essa Egrégia Câmara, em sessão realizada em 19 de dezembro de 1995, relativa ao Projeto de Lei nº 1.241/95.

De autoria do Vereador Sérgio Rosa, a propositura obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizarem veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros, fixando as características e dimensões de degraus, portas e corrimãos, determinando à Secretaria Municipal de Transportes aditar os contratos de concessão dos serviços de transporte no âmbito deste Município no prazo de 30 dias, e concedendo às empresas o prazo de 120 para, a partir do aditamento publicado no Diário Oficial deste Município, a adaptação dos ônibus.

Em que pese o louvável intento do legislador, vejo-me compelido a negar sanção à medida, que, além de ostentar flagrante inconstitucionalidade, contraria o interesse público.

Chamo a atenção, de início, para o fato de a norma legal não poder contrapor-se a princípios e normas constitucionais vigentes, pois consoante estabelecido no artigo 29 da Constituição Federal, o Município será regido por lei orgânica atendidos os princípios e preceitos fixados na Constituição Federal e na Constituição Estadual.

O dispositivo citado foi absorvido pela Constituição do Estado de São Paulo em seu artigo 144.

O princípio da constitucionalidade obriga que todas as leis se conformem aos preceitos da Lei Maior, sob pena de invalidação.

Desse modo, o legislador deve estar

*5 FEV 1996

- DT. 10 -

sempre jungido às normas constitucionais vigentes, sob pena de inviabilizar o ingresso da lei no mundo jurídico.

Partindo desta perspectiva, passo a apontar as inconstitucionalidades da propositura aprovada.

De fato, o assunto em tela diz respeito à regulamentação do transporte, o qual requer tratamento uniforme em todo o território nacional, tendo em conta que a nossa Carta Magna reservou privativamente à União legislar sobre a matéria, nos termos do seu artigo 22, XI.

Fixada tal competência reservada, o governo federal através do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO, em sua Resolução nº 1, de 26 de janeiro de 1993, fixou a padronização das carrocerias de ônibus urbanos, dando as características, as principais dimensões e demais especificações técnicas de relevância.

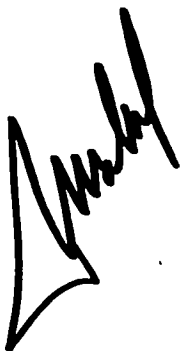
Assim, por fugir ao interesse local, carece o Município de competência para alterar a regulamentação federal sobre o tema, sob pena de inconstitucionalidade por invasão das atribuições privativas da União.

Por outro lado, a Lei Orgânica do Município de São Paulo estabelece em seu artigo 172 ser competência da Prefeitura a regulamentação do transporte público.

Ora, a Prefeitura, representada pelo Prefeito, administra toda a Cidade, cabendo a ele, portanto, fixar normas sobre transporte urbano, consoante disposições contidas nos incisos IV, VII e IX do artigo 175, e respeitada a legislação federal, de vez que o transporte urbano está atrelado a serviços públicos, tema este restrito à Administração Municipal.

Ademais, a competência legislativa, se o assunto estiver condicionado à reserva da lei, é privativa do Prefeito, por força do disposto no artigo 37, parágrafo 2º, inciso IV, da Lei Orgânica deste Município.

Resta configurado, portanto, o vício de iniciativa, e consequentemente, a violação do princípio constitucional da iniciativa legislativa, fixado no artigo 61, II, "b", da Constituição Federal, a ser observado pelas leis orgânicas municipais, em face do disposto no seu já mencionado artigo 29.



Outrossim, a propositura, ao estabelecer normas sobre atividade própria e privativa do Prefeito, colide com o princípio da independência dos Poderes, assegurado no artigo 2º da nossa Lei Maior, e transposto para o artigo 5º, da Constituição do Estado de São Paulo, e artigo 6º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Observo, ainda, que a medida aprovada, constitui inaceitável interferência do Legislativo na esfera de atuação privativa da Administração Municipal, notadamente no disposto em seu artigo 3º ao fixar ao Executivo o prazo de 30 dias para aditar contratos relativos à concessão de serviços públicos de transporte urbano, desconsiderando, por via de consequência, o poder discricionário específico do Executivo, e o fato de competir-lhe a prerrogativa de analisar a conveniência e a oportunidade para aditar ou não contratos concernentes à matéria administrativa de sua exclusiva atuação.

Portanto, uma vez mais a propositura infringe o princípio constitucional da independência dos Poderes entre si.

Nesse sentido já se manifestou o Tribunal de Justiça, consoante aresto publicado na Revista de Direito Público, volume 41/42, pg. 183:

"Quando o Legislativo se arvora a ditar normas ao Executivo, em matéria de sua exclusiva competência, toma a posição do administrador, subverte a ordem jurídica em manifesto abuso de poder."

Afora as inconstitucionalidades apontadas, a medida contrária, também, o interesse público, na medida em que, ao alterar as exigências fixadas, torna inócuo o papel e a atuação do órgão técnico federal responsável pela regulamentação das especificações dos veículos.

Aliás, se cada Município estabelecer seus próprios padrões e dimensões para os ônibus urbanos, indubitavelmente ocorrerá a despadronização das suas especificações técnicas a nível nacional, com reflexos negativos para a indústria fabricante dos veículos coletivos, e, inclusive, no preço final de venda.

Ademais, por implicar oneração de custos, a propositura certamente terá repercussão financeira na fixação da tarifa o que constituirá séria contrariedade ao interesse público.

Saliento, ainda, que se encontra em fase final a redação do "Manual dos Padrões Técnicos

Folha n.º	22	de	100.
n.º	1247	de	95

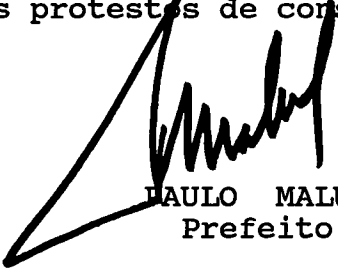
de Veículos", elaborado pela Administração Municipal, de conformidade com as dimensões e especificações fixadas na citada Resolução nº 1/93, da CONMETRO, e que apresenta todas as características necessárias para a concepção dos novos ônibus a serem adquiridos para operar no sistema de transporte coletivo urbano nesta Cidade.

Finalmente, ressalto que o assunto regulado pela propositura aprovada, ts por apresentar contornos de gestão de serviço público, ajustar-se-ia à regulamentação na forma de decreto, ou de qualquer outra, a critério da Administração.

Pelas razões de ordem jurídico-constitucionais expostas, e por afrontar o interesse público, cumpro-me vetar, na íntegra, o texto aprovado, e o faço nos termos do disposto no artigo 42, parágrafo 1º, da Lei Orgânica deste Município.

Com estas considerações, restituo a cópia autêntica de início referida, e retorno o assunto à deliberação dessa Colenda Edilidade.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência os meus mais elevados protestos de consideração.



PAULO MALUF
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor João Brasil Vita
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São
Paulo
IR/sffs



Câmara Municipal de São Paulo

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 19 DE DEZEMBRO DE 1995. Cópia extraída de fls. nºs 01/02 do Processo nº 011241/1995. (PROJETO DE LEI Nº 1241/95). Obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º - Os ônibus que operam no sistema municipal de transporte coletivo estão obrigados a dispor de degraus para embarque e desembarque com as seguintes especificações: I - Ser construído com material antiderrapante ou revestido com materiais de idênticas características; II - O primeiro degrau deverá ter a altura máxima de 350 mm em relação ao solo, medida com o veículo vazio. Os demais degraus não poderão ultrapassar 270 mm de altura; III - A profundidade do primeiro degrau deverá ser de, no mínimo, 300 mm. Os seguintes deverão apresentar medidas iguais ou superiores a 250 mm em toda a sua extensão; e IV - A largura dos degraus não poderá ser inferior a 500 mm. Art. 2º - Todo veículo que opera o sistema municipal de transporte coletivo está obrigado a possuir um mínimo de 2 (duas) portas de serviço, que, quando abertas, permitam um vão livre mínimo de 700 mm. § 1º - As paredes laterais de acesso ao veículo devem ser providas de corrimãos, acompanhando os degraus em ambos os lados a uma altura mínima de 860 mm e máxima de 900 mm que se desenvolverão paralelamente à linha reta tangente às arestas dos bordos dos degraus. § 2º - Os tubos empregados nos corrimãos e balaustres devem ter diâmetro entre 25 a 35 mm. Art. 3º - A Secretaria Municipal de Transportes deve aditar aos contratos de



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 29 de 95
nº 1241 de 95

concessão dos serviços de transporte no âmbito do município a obrigatoriedade que trata esta lei no prazo de 30 dias, a partir de sua publicação. Parágrafo único - A partir da data de publicação no Diário Oficial do Município dos aditamentos referidos no "caput" correrá um prazo de 120 dias para adaptação dos veículos ao disposto nos artigos 1º e 2º. Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Eu *KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA* Assistente Parlamentar padrão "QPA-5-A" extraí a presente cópia fielmente de fls. do livro competente nº 47 e datilografei. Eu, *José Cristino Souza Santos* Oficial Legislativo padrão "QPA-9-B" a conferi. São Paulo, 21 de dezembro de 1995.

Chefe da Seção Técnica de Preparo e Registro de Documento Legislativos, *ANGELA BORDIN ANDREONI* Visto, *LEILA XAVIER MACHADO* Diretora do Departamento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo.-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

- 25 -

do processo nº 01-241 de 1995 (a)

Blancij

As Comissões de Justiça, Pol.Urbana, Adm.Pública, Atividade Econômica e Finanças e Orçamento:

Para parecer conjunto quanto ao

Veto Total.

13.02.96


LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe-
A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 14/02/96 às 12:00 hs.

Ao Nobre Vereador
para relatar.

Sala da Comissão da Constituição e Justiça

em 14 de 02 de 1996.

Presidente

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha n.º 26, 27, 28

Em 14/02/96

(a) M



RELATÓRIO Câmara Municipal de

Folha n.º	26	do proc.
N.º	1241/95	
O. fun.	Secretário	Saúde

17 - RELCOM
17-0482/1996

PARECER CONJUNTO /96 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; ATIVIDADE ECONÔMICA; E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O VETO TOTAL APOSTO AO PROJETO DE LEI 1241/95.

Trata-se de VETO TOTAL aposto pelo Chefe do Executivo ao projeto de lei 1241/95, de autoria do nobre Vereador Sérgio Rosa, que fixa as características e dimensões de degraus, portas e corrimões dos ônibus que operam no sistema municipal de transporte coletivo, bem como determina à Secretaria Municipal de Transportes aditar os contratos de concessão dos serviços de transporte, concedendo às empresas o prazo de 120 dias para a adaptação dos veículos às novas normas.

As Comissões competentes na matéria emitiram parecer conjunto sobre a propositura. Na Sessão realizada em 19 de dezembro último o projeto foi aprovado em segunda discussão.

Levado à sanção do Executivo o texto aprovado recebeu Veto Total por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público.

Com relação ao vício de contrariedade à Carta Magna, sustenta o Sr. Prefeito que o objeto do projeto diz respeito à regulamentação do transporte, matéria reservada privativamente à competência legislativa da União, nos termos do artigo 22, XI, da Constituição Federal.

De outro lado, alega o Executivo que o texto viola o princípio constitucional da iniciativa legislativa, uma vez que a propositura dispõe sobre o serviço público transporte coletivo urbano, que nos termos do artigo 37, §2º, IV, da Lei Orgânica do Município, é matéria reservada à iniciativa do Sr. Prefeito.

Sustenta, finalmente, que a medida aprovada constitui interferência do Legislativo na esfera de atuação do Executivo, ao dispor sobre os contratos de concessão firmados pela Secretaria de Transportes com as empresas operadoras do sistema de transporte público.

Quanto o alegado vício da inconstitucionalidade assiste realmente razão ao Sr. Prefeito, devendo-se manter o veto aposto ao texto aprovado.

Com efeito, o assunto tratado pelo projeto diz respeito à regulamentação do transporte, matéria cuja competência legislativa é privativa da União, consoante dispõe o artigo 22, XI, da Carta Magna.

De outra parte, nos termos do art.172 da Lei Orgânica, compete à Prefeitura regulamentar o transporte público, e essa regulamentação contempla fixar as normas relativas às características dos veículos, atendidas as disposições federais pertinentes, conforme estabelece o art.175, VII, da Lei Maior do Município.



Câmara Municipal de



Sob esse aspecto, portanto, a proposta interfere em atividade própria do Executivo, com conseqüente ofensa ao princípio constitucional da separação entre os Poderes.

Por todo o exposto, somos

PELA MANUTENÇÃO DO VETO TOTAL.

No tocante à contrariedade ao interesse público, o Executivo apresenta os argumentos resumidos a seguir.

A medida, ao alterar as exigências fixadas pelo governo federal através do CONMETRO - Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Resolução nº 1/93), referente à padronização da carroçaria de ônibus urbano, torna inócuo o papel e a atuação do órgão técnico federal responsável pela regulamentação das especificações dos veículos.

a) O custo da adaptação dos veículos certamente teria repercussão financeira na fixação da tarifa.

b) Já se encontra em fase final a redação do "Manual dos Padrões Técnicos de Veículos", elaborado pela Administração Municipal, de conformidade com a já citada resolução do CONMETRO, que apresenta todas as características necessárias para a concepção dos novos ônibus a serem adquiridos para operar no sistema de transporte coletivo da cidade.

c) O assunto, por apresentar contornos técnicos na gestão de serviço público, ajustar-se-ia melhor à regulamentação na forma de decreto.

Com efeito, consideramos que, no atual estágio, é mais conveniente se aguardar a finalização do manual municipal sobre ao assunto, já que sua base, a resolução do CONMETRO, é muito mais abrangente que a propositura presente, atingindo não só características da carroçaria, como também ventilação interna, porta de emergência, banco de passageiros, janelas, área para passageiros em pé, catraca, entre outros aspectos, todos ligados, sem dúvida, à segurança e conveniência para os usuários de ônibus.

Assim, com um pouco mais de tempo, teríamos uma legislação mais ampla, com os veículos dentro de um padrão nacional.

No entanto, existe um senão na posição do sr. Prefeito, pois o Executivo ainda não atendeu ao disposto na citada Resolução do órgão federal, que foi apresentada em fevereiro de 93 e poderia ser ter sido prontamente acatada, por se tratar de regulamento técnico. Como o próprio Executivo afirma, "se cada Município estabelecer seus próprios padrões e dimensões para os ônibus urbanos, ocorrerá a despadronização das suas especificações técnicas a nível nacional, com reflexos negativos para a indústria fabricante dos veículos coletivos, e, inclusive, no preço final de venda."

Assim sendo, por que o Executivo precisou de mais de dois anos para apresentar um manual ainda inconcluso, quando bastaria manifestar aos concessionários de transporte coletivo a necessidade de conformarem seus veículos ao



Câmara Municipal de

Folha n.º 20	do proc.
N.º 12211	de 1995
O.º 12211	

regulamento técnico da citada resolução ? Não teria sido muito mais conveniente ao interesse público uma grande agilidade num assunto que é extremamente importante para a segurança e conforto de milhões de munícipes que se utilizam desse transporte ?

Dessa forma, em que pese estarmos aceitando o veto aposto pelo Executivo, rogamos a este, em benefício da coletividade, que ultime, em caráter de urgência, a concretização das medidas referentes ao assunto aqui tratadas.

Com ressalvas, as Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio ambiente, Administração pública e Atividade Econômica manifestam-se

Pela aceitação do veto.

A Comissão de Finanças e Orçamento, quanto ao aspecto financeiro, nada tem a opor ao veto.

Sala das Comissões Reunidas, em 09/04/96

Comissão de Constituição e Justiça

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Comissão de Administração Pública

Comissão de Atividade Econômica

Comissão de Finanças e Orçamento



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 29 do proc.
1241 de 19 95
AB

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
27	11	Paula	148a SO	16.04.98		

OPERADOR	REVISOR	CADERNO	DISK

(1101-51)

* * *

- Discussão e votação únicas do veto total apostado pelo Executivo ao PL 1241/95, do Vereador Sérgio Rosa - PT, que obriga as empresas que operam o Serviço Municipal de Ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque de passageiros. Rejeição mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. Permanece na pauta até votação final. DOCREC 15-023/96.

* * *



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
-TAQUIGRAFIA -

Folha n.º 30 do proc. n.º 1241 de 1995
123

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
27	12		148ª S.Ord.	16.04.98		
OPERADOR		REVISOR			CADERNO	
					DISK	

O SR. PRESIDENTE (Nelo Rodolfo - PPB) - Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis à aceitação do veto permaneçam como estão; os contrários, ou ~~aqueles~~ aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa).

O SR. ADRIANO DIOGO (PT) (Pela ordem) - Sr. Presidente, a bancada do PT deseja manifestar seu voto contrário a aceitação do veto.

O SR. PRESIDENTE (Nelo Rodolfo - PPB) - Registem-se os votos contrários da bancada do PT e a abstenção desta Presidência. Aceito o veto. Arquive-se o projeto.

Passemos ao item seguinte.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 31

do processo nº

1241

de 19

95.17.04.98

(a)

A Leg.3 - Sr. Chefe:

O Veto apostado ao presente projeto foi mantido na 148ª Sessão Ordinária, de 16.04.98. Para arquivamento.

17.04.98

BRENO CANDELMAN

Assessor Tec.Leg.Chefe Subst.

RECEBIDO EM LEG. 3

051 05.198

14:50 h

Sr. Zuzi.

Oficiar ao Executivo comunicando a manutenção do veto total ao presente projeto.

23/04/98

JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS

Chefe de Seção Técnica III

Substituto

Sr. Chefe.

Oficiado, conforme solicitação de V. Sª.

23/04/98

ZUZI ASSATO
Assistente da Chefia Técnica

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE



100 - 01/01/01 - 01/01/01 - 01/01/01

100 - 01/01/01 - 01/01/01 - 01/01/01

100 - 01/01/01 - 01/01/01 - 01/01/01

SEGUE M..... juntado S..... nesta data, documento S..... e papel para informação, rubricado S.....

sob folha S..... nº 32 a 34

Em 21.05.98

(a)

[Handwritten signature]



Folha n.º 32	proc.
N.º 1241	de 1995
O funcionário	PS.

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 13 de maio de 1998.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0521/1998

Senhor Prefeito.

Cumpre-me comunicar que, em sessão de 16 de abril do corrente, a Câmara em votação realizada nos termos do § 5º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, resolveu manter o veto total aposto pelo Executivo à lei que obriga as empresas que operam o serviço municipal de ônibus a utilizar veículos que garantam maior segurança no embarque e desembarque de passageiros - veto comunicado a esta Edilidade pelo Ofício A.T.L. nº 013/96 de 16 de janeiro de 1996, relativa ao P.L. nº 1241/95.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


NELO RODOLFO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

Z.a.



MEMORANDO

Folha n.º 33	de proc.
N.º 1241	de 1995
O funcionário	SAES

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 13 de maio de 1998

Recebi Ofício Leg.3 nº 521/98, de
13/05/98, comunicando a manutenção do Veto Total aposto
pelo Executivo ao PL nº 1241/95.

RECEBI EM:

18/05/98

Marcia Valéria C. Cancian Ribeiro

Aux. Téc. Adm. / Ad. Ger.

SGM/ATL



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n.º 34

do processo n.º 1241 de 19. 95 21 05 98 (a) 10/5

A A. T. M.
Em, 21 / 05 / 98

José
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

AO DT. 94 - SRA. CHEFE:
ARQUIVAR O PRESENTE PROCESSO

02.06.98

Breno
BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Leg. Chefe Subst.
A. T. M.

DEPARTAMENTO	
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA	
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	<u>34</u> fls.
Arquivo em	<u>05.06.98</u>
O Func.º	<u>Sérvio Earl</u>
BENVINDO DANILLO CARVALHO	
Assist Parlamentar	
Reg n.º 101258	

13. EXPEDIÇÃO DE CARTEIRA DE COMERCIANTE

13.1 - Titular de firma individual.....	40.145,00
13.2 - Diretor, gerente ou representante de sociedade e outros -	80.320,00

14. CADASTRO NACIONAL DE EMPRESAS

14.1 - Constituição de firma individual.....	24.625,00
14.2 - Constituição de sociedade.....	64.279,00
14.3 - Anotação de firma individual.....	24.625,00
14.4 - Alteração de sociedade.....	64.279,00
14.5 - Abertura de filial - firma individual.....	24.625,00
14.6 - Abertura de filial - sociedade.....	24.625,00
14.7 - Proteção ao nome comercial.....	42.852,00
14.8 - Proteção nacional de designação de grupo.....	471.404,00

15. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS CADASTRAIS

15.1 - Prestação de Informações Cadastrais (por folha impressa/para a Junta Comercial).....	24.625,00
15.2 - Prestação de Informações Cadastrais (por folha impressa/para CNE).....	29.798,00

16. MULTAS

16.1 - Por infrações capituladas nas leis ou regulamentos que disciplinam as atividades de Agentes Auxiliares do Comércio, de Armazéns Gerais e outros sujeitos ao controle e fiscalização dos órgãos de registro do comércio.....	80.317,00
16.2 - Nas reincidências das infrações previstas no item anterior.....	321.176,00
16.3 - Por infringência das cláusulas que acompanham, o ato autorizativo das empresas estrangeiras, da área de competência do MJ, para as quais não esteja cominada pena.....	883.352,00

(Of. nº 80/93)

CONSELHO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL

RESOLUÇÃO Nº 1, DE 26 DE JANEIRO DE 1993

O Presidente do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO, tendo em vista o disposto no artigo 39 da Lei nº 5966, de 11 de dezembro de 1973 e na Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992, e usando das atribuições conferidas pelo parágrafo 89 do artigo 39 do Decreto 99532, de 19 de setembro de 1990 e,

Considerando a necessidade de estabelecer requisitos para a Carroçaria de Ônibus Urbanos de modo a fornecer aos usuários condições mínimas de conforto e segurança;

Considerando a necessidade de revisar o Regulamento Técnico "Carroçaria de Ônibus Urbano - Padronização" em vigor, de modo a aprimorar os veículos hoje em funcionamento, e em função do desenvolvimento tecnológico do setor;

Considerando o estabelecido pela Resolução nº 03/92 de 08 de janeiro de 1992, deste Conselho, que determinou que o INMETRO criasse um Grupo de Trabalho com envolvimento de entidades representativas do setor para revisão do Regulamento Técnico de Carroçarias de Ônibus Urbanos;

Considerando o documento final elaborado pelo Grupo de Trabalho;

- Resolve, "ad referendum" do referido Conselho:
1. Estabelecer o Regulamento Técnico de "Carroçaria de Ônibus Urbano - Padronização", anexo à presente Resolução, para implantação no prazo máximo de 06 (seis) meses.
 2. Determinar ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, a emissão de Certificado de Conformidade ao Regulamento Técnico ora estabelecido.
 3. Recomendar ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, do Ministério da Justiça, a regulamentação da Circulação de Ônibus Urbanos, de acordo com o citado Regulamento Técnico.
 4. Considerar para efeito desta Resolução apenas os Ônibus Urbanos Tipos I e II descritos no Regulamento Técnico anexo.
 5. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Resoluções nº 14/88, de 13 de outubro de 1988, nº 05/89 de 07 de novembro de 1989 e nº 03/90 de 09 de outubro de 1990, do CONMETRO.

JOSÉ EDUARDO ANDRADE VIEIRA

ANEXO

CARROÇARIA DE ÔNIBUS URBANO - Padronização
Regulamento Técnico

1 - ESCOPO

Este regulamento Técnico visa orientar a fabricação nacional de carroçarias de ônibus urbano e garantir condições mínimas de segurança e conforto dos passageiros, tripulantes, e terceiros racionalizando a produção destes veículos, e consequentemente reduzindo os custos industriais.

2 - OBJETO

Este regulamento Técnico, elaborado com base nos trabalhos do GT instituído pela Portaria nº 109/84, DE 17/10/84, do Ministro da Indústria e do Comércio e revisado pelo GT instituído pelas Portarias 019/92 do Inmetro de 17/01/92 e 049/92 de 19/03/92 do INMETRO no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei 5966 de 11/09/73, vem:

2.1 Estabelecer os padrões técnicos a serem observados na construção das carroçarias dos ônibus urbanos, fabricados pelo parque industrial nacional.

2.2 Classificar os ônibus urbanos em dois tipos (TIPO I e TIPO II), que devem ser empregados segundo o seu nível de serviço, considerando-se as características operacionais das linhas onde são utilizados.

TIPO I: Pelas suas características construtivas é mais adequado para operar nas regiões periféricas ou como alimentador e/ou distribuidor do sistema de transporte.

TIPO II: Um veículo que pelas suas características construtivas é próprio para operar em vias, corredores ou áreas exclusivas.

2.3 Considerar para efeito de projeto de carroçaria, na determinação de carga útil transportada, o valor de 640N como peso médio por pessoa.

2.3.1 Para efeito de cálculo de passageiros em pé, deve ser tomado o valor de no máximo 5 (cinco) passageiros por m², desconsiderando:

- a) a área dos degraus;
- b) a área da catraca definida como 0,40m², equivalente a 2 (dois) passageiros em pé;
- c) a área de influência do posto do motorista;
- d) a área ocupada pelos pés dos passageiros sentados, observado o disposto no item 10.10, quando, à frente, admitir-se a acomodação de passageiros em pé;

2.3.2 Os limites de peso total máximo indicado e o peso máximo indicado por eixo veicular, conforme NBR 6070, devem ser respeitados.

2.4 É permitida uma tolerância nas dimensões em relação ao solo na ordem de 10% para ônibus Tipo I e de 5% para os ônibus Tipo II e de 10 nos ângulos de entrada e saída.

3 - NORMAS E DOCUMENTOS COMPLEMENTARES

3.1 Norma Brasileira NBR 6070 - Pesos de Veículos Rodoviários Automotores, seus Rebocados e Combinados - Terminologia.

3.2 Norma Brasileira NBR 9491 - Vidros de Segurança para Veículos Rodoviários - Especificação.

3.3 Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

3.4 Leis, Resoluções e Regulamentos Técnicos de órgãos federais pertinentes.

4 - ABRANGÊNCIA

Este Regulamento Técnico abrange os seguintes assuntos relacionados com a matéria, dispostos em itens, conforme discriminação a seguir:

- a) 5 - características da carroçaria;
- b) 6 - escadas e degraus;
- c) 7 - ventilação interna;
- d) 8 - porta de serviço;
- e) 9 - saída de emergência;
- f) 10 - banco de passageiros;
- g) 11 - poltrona do motorista;
- h) 12 - poltrona do cobrador;
- i) 13 - área para passageiros em pé;
- j) 14 - janelas;
- l) 15 - campainha por botão e cordão;
- m) 16 - balaustres, corrimãos e colunas;
- n) 17 - apoios para embarque/desembarque;
- o) 18 - iluminação interna;
- p) 19 - catraca;
- q) 20 - caixa de vista;

5 - CARACTERÍSTICAS DA CARROÇARIA

5.1 O comprimento máximo, medido entre as faces externas dos pára-choques dianteiro e traseiro dos ônibus urbanos pode ser de até 13,20 metros.

5.2 Os valores dos raios de giro dos ônibus urbanos devem obedecer os limites estabelecidos na TABELA 1. Estes valores são relativos a uma curva de 360° (2 π rad), com máximo esterçamento (FIGURA 1).

TABELA 1 - Valores para raio de giro

MANOBRABILIDADE	VALOR (m)
Re = Raio externo entre paredes	Máximo 13,60
Reg = Raio externo entre guias	Máximo 12,00
Ri = Raio interno entre guias	Mínimo 5,00
Ar = Avanço radial de traseira	Máximo 1,00

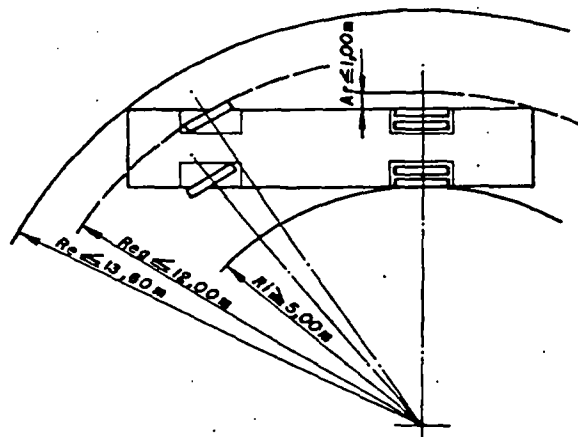


FIGURA 1 - Geometria de manobra com máximo esterçamento

5.3 A largura total máxima incluindo-se os pára-choques (do tipo envolvente) e excluindo-se os espelhos retrovisores externos, partes retráteis e luzes de sinalização deve ser 2,60m.

- 5.4 A altura total máxima que pode ser atingida pela carroçaria em sua parte mais alta, medida entre o nível do solo e a geratriz superior do ponto externo mais elevado do teto do veículo, deve ser de 3,50m.
- 5.5 A altura interna mínima, medida entre a face interior do teto e o assoalho no centro do corredor deve ser de 2,00m.
- 5.6 A altura máxima do piso, medida nas regiões das portas a partir do nível do solo, deve ser:
- a) 1,05m para os ônibus Tipo I;
 - b) 0,92m para os ônibus Tipo II;
- 5.7 A inclinação do piso deve ser, no máximo, de 5%.
- 5.8 O balanço traseiro do ônibus deve atender aos limites estabelecidos no Regulamento do Código Nacional de Trânsito.
- 5.9 O veículo deve ser equipado em cada extremidade, com um pára-choque do tipo envolvente (isto é, com extremidades encurvadas ou anguladas), mantendo-se, entretanto, dentro dos limites da largura regulamentada, conforme o item 5.3.
- 5.9.1 A altura máxima dos pára-choques, contada entre a sua geratriz inferior e o pavimento, estando o veículo com seu peso em ordem da marcha, conforme definido na NBR 6070, deve ser:
- a) 0,65m para ônibus Tipo I;
 - b) 0,55m para ônibus Tipo II;
- 5.9.2 Sobre os pára-choques não se admite a colocação de componentes elétricos.
- 5.10 O ângulo mínimo de entrada e saída (Fig. 2), estando o veículo com seu peso em ordem de marcha, conforme definido na NBR 6070, deve ser de 8° ($0,044 \text{ rad}$).



FIGURA 2 - Ângulo de entrada e saída

6 - ESCADAS E DEGRAUS

- 6.1 A altura máxima para o patamar do primeiro degrau da escada (Fig. 3), medida perpendicularmente ao plano de rolamento do veículo a partir do nível do solo, deve ser de:
- a) 0,45m para o ônibus Tipo I;
 - b) 0,37m para o ônibus Tipo II;
- 6.1.1 A altura máxima dos patamares dos demais degraus deve ser de:
- a) 0,300m para o ônibus Tipo I admitindo-se uma tolerância de 10%;
 - b) 0,275m para ônibus Tipo II admitindo-se uma tolerância de 5%.

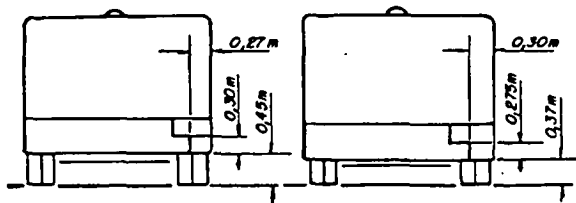


FIGURA 3 - Escadas e degraus

- 6.2 A profundidade do piso de qualquer degrau das escadas deve ser, no mínimo, de:

- a) 0,27m para ônibus Tipo I;
- b) 0,30m para ônibus Tipo II;

- 6.3 As larguras mínimas de cada degrau, já subtraída a dimensão do espaço para movimentação das folhas da porta, devem ser de:

- a) 0,50m para portas simples;
- b) 0,93m para portas duplas;

7 - VENTILAÇÃO INTERNA

- 7.1 O ônibus Tipo II deve dispor de um sistema de ventilação mecânica que assegure a renovação do ar, pelo menos vinte vezes por hora, por meio de ventiladores instalados no teto, ou exaustores convenientemente instalados. Não se deve considerar a renovação natural obtida pela abertura das portas durante as paradas e as tomadas de ar localizadas no painel frontal. A velocidade no fluxo de ar nos orifícios de ventilação mecânica não deve ultrapassar 4,0m/s.

- 7.1.1 O ônibus Tipo I deve ter duas tomadas de ar colocadas no teto ao longo do veículo, convenientemente instaladas, protegidas de forma a possibilitar sua perfeita utilização em dias chuvosos.

- 7.2 Os ônibus Tipo I e Tipo II devem ser guarnecidos com, pelo menos, duas escotilhas de teto centrais ao corredor, sendo uma na seção dianteira e outra na traseira, iguais e com dimensões de 0,60m por 0,60m.

8 - PORTA DE SERVIÇO

- 8.1 Todo ônibus urbano deve ter, pelo menos, duas portas de serviço, localizadas nos respectivos balanços, sendo a porta traseira posicionada o mais próximo possível do eixo traseiro.

- 8.1.1 Quando dispuser de três, uma delas localizar-se-á no entre-eixo, mais próximo possível do centro, e no caso de quatro portas, duas devem estar situadas juntas, na parte central da carroçaria.

- 8.1.2 Em ônibus com motor dianteiro aparente, a porta dianteira poderá localizar-se no entre-eixos, próximo à extremidade dianteira.

- 8.2 As portas de serviço do veículo devem ser duplas e de dimensões tais que, quando abertas proporcionem um vão livre de pelo menos 1,90m, referente a altura, e 1,10m referente a largura.

- 8.2.1 No ônibus Tipo I, permite-se o uso de porta simples, cujo vão livre mínimo, referente a largura, deve ser 0,70m.

- 8.2.2 Para efeito de medição da largura útil da porta a qual deve ser feita ao centro da altura da mesma, desconsiderar a projeção dos pega-mãos, cuja dimensão não deve exceder a 0,05m.

- 8.3 As portas devem abrir de forma que o lado interno das mesmas fique voltado para os passageiros.

- 8.4 A projeção máxima para o exterior, durante o movimento de abrir e fechar não deve ultrapassar 0,25m devendo ter 0,15m quando a mesma estiver aberta, em relação à parte mais externa da carroçaria, excluindo-se os frisos.

- 8.5 A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser comandadas por dispositivo pneumático ou eletro-pneumático, situando-se o comando junto ao posto do motorista.

- 8.6 A metade superior de todas as portas de serviço deve ser envidraçada; a porta dianteira deve ter a metade inferior também envidraçada, de modo a permitir que o motorista tenha a maior visibilidade possível, quando executar a manobra de parada no ponto.

- 8.6.1 Os vidros referidos no item 8.6 devem ser os especificados como vidros de segurança na NBR 9491.

9 - SAÍDAS DE EMERGÊNCIA

- 9.1 Os ônibus devem possuir no mínimo três janelas do lado oposto às portas de serviço, que devem funcionar como saídas de emergência, janelas essas que, quando acionados os seus mecanismos de aberturas devem ser totalmente ejetáveis ou articuladas no bordo inferior, de maneira que suas bordas livres na posição aberta, encostem na lateral do veículo.

- 9.1.1 Quando em número de três, estas janelas não podem ser contíguas, devendo, pelo menos uma, ser localizada entre o painel, antes de transpor a catraca, exceto quando a entrada for pela porta dianteira.

- 9.1.2 No mecanismo de abertura das janelas de emergência, não pode ser utilizado sistema de roscas.

- 9.1.3 Deve ser colocado aviso legível, com instruções claras sobre o seu funcionamento bem como advertência sobre as penalidades do seu uso indevido.

10 - BANCO DO PASSAGEIRO

- 10.1 A disposição e o número de bancos devem ser estabelecidos considerando-se as características da linha, o nível de serviço, as dimensões da carroçaria, o número e localização das portas e a posição do motor.

- 10.2 Os bancos dos passageiros devem ser montados no sentido de marcha do veículo com exceção dos bancos situados sobre as caixas de rodas, os quais podem ser montados costa a costa.

- 10.3 Os bancos devem ser livres de arestas ou saliências potencialmente perigosas em caso de súbitas desacelerações ou de quebra dos mesmos.

- 10.3.1 Nos ônibus Tipo II, os bancos podem, também, ser acolchoados.

- 10.4 A altura do assento, em relação ao local de acomodação dos pés deve estar compreendida entre 0,38m e 0,45m.

- 10.5 A largura do assento deve ser, no mínimo de:

- a) 0,45m para os bancos simples;
- b) 0,64m para os bancos duplos ou combinações desses.

- 10.6 A profundidade do assento deve estar compreendida entre 0,38m e 0,40m.

- 10.7 A altura do encosto, referida ao nível do assento, desconsiderando o pega-mão, deve ser de, no mínimo, 0,45m.

- 10.8 O ângulo do assento com a horizontal deve estar compreendido entre 5° ($0,0277 \text{ rad}$) e 15° ($0,0833 \text{ rad}$).

- 10.9 O ângulo do encosto com a horizontal deve estar compreendido entre 105° ($0,5833 \text{ rad}$) e 115° ($0,6388 \text{ rad}$).

- 10.10 A distância livre entre o assento de um banco e o espaldardo que estiver à sua frente, medida no plano horizontal, deve ser igual ou superior a 0,30m, a mesma distância livre deve ser observada em relação ao anteparo que venha existir a frente de qualquer banco. Para bancos sobre as caixas de roda posicionados costa a costa, a distância mínima entre os encostos dos bancos montados frente a frente deve ser de 1,30m.

11 - POLTRONA DO MOTORISTA

- 11.1 A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada e possuir ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração os aspectos funcionais e de conforto do motorista, minimizando o seu desgaste físico e mental.

- NOTA: Entende-se como "similar" as poltronas do motorista, que possuam todas as condições de regulagens, anatomia, sejam acolchoadas, possuam ventilação, porém na suspensão a poltrona possa não ter o pistão hidráulico e passar a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma, evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do motorista, minimizando o seu desgaste físico e mental.

- 11.2 A poltrona deve ser posicionada tendo como referência o volante da direção, pedais, painéis e pára-brisa, cujas posições e distâncias são elementos críticos para a condução confortável e segura do veículo. Para isso, a poltrona deve ser instalada de tal modo que a projeção do seu eixo de simetria, no plano horizontal, coincida com a projeção, no mesmo plano, do eixo de simetria da coluna de direção, situado a uma distância de, no mínimo 0,40m e, no máximo, 0,70m da lateral interna esquerda do veículo.

- 11.3 A poltrona deve permitir variações na altura entre 0,40m e 0,55m atendendo uma variação de curso, de no mínimo 0,13m, e um movimento longitudinal de 0,12m oferecendo, no mínimo, quatro posições de bloqueio.

- 11.4 O assento da poltrona deve ter as seguintes dimensões:

- a) largura entre 0,40m e 0,50m;
- b) profundidade entre 0,38m e 0,45m;

- 11.5 O encosto da poltrona deve ser de forma trapezoidal, permitir ajustamentos de forma contínua ou, pelo menos, em 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95° ($0,5277 \text{ rad}$) a 115° ($0,6388 \text{ rad}$) com a horizontal, e ter as seguintes dimensões:

- a) base inferior variando de 0,40m a 0,50m;
- b) base superior variando de 0,34m a 0,46m;
- c) altura variando de 0,48m a 0,55m.

- 11.6 A distância entre o encosto e o centro do volante da direção deve ser, no mínimo de 0,54m e de no máximo 0,70m.

12 - POLTRONA DO COBRADOR

12.1 A poltrona do cobrador deve ser anatômica, regulável, acolchoada, e possuir ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, podendo possuir patamar de 0,15m a 0,45m acima do assoalho levando em consideração os aspectos funcionais e de conforto do cobrador, minimizando o seu desgaste físico e mental.

NOTA: Entende-se como "similar" as poltronas do cobrador, que possuam todas as condições de regulagens, anatomia, sejam acolchoadas, possuam ventilação, porém na suspensão a poltrona possa não ter o pistão hidráulico e passar a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do cobrador, minimizando o seu desgaste físico e mental.

12.1.1 A poltrona do cobrador deve ter apoios laterais acolchoados para os braços, sendo o do lado de acesso, escamoteável.

12.1.2 No posto do cobrador deve existir apoio para os pés.

12.2 A poltrona deve permitir variações na altura entre 0,40m e 0,55m atendendo uma variação de curso, de no mínimo 0,13m.

12.3 O assento da poltrona deve ter as seguintes dimensões:

a) largura entre 0,40m e 0,50m;

b) profundidade entre 0,38m e 0,45m.

12.4 O encosto da poltrona deve ser de forma trapezoidal, permitir ajustamentos de forma contínua ou, pelo menos em 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95° ($0,5277 \text{ rad}$) a 105° ($0,5833 \text{ rad}$) com a horizontal, e ter as seguintes dimensões:

a) base inferior variando de 0,40m a 0,50m;

b) base superior variando de 0,34m a 0,46m;

c) altura variando de 0,48m a 0,55m.

13 - ÁREA PARA PASSAGEIROS EM PÉ

13.1 O corredor de circulação deve ter no mínimo 0,65m de largura, medido a 0,30m acima do assento do banco do passageiro.

13.1.1 A área livre para passageiros em pé, antes de transpor a catraca deve ser de $1,0\text{m}^2$ a $4,0\text{m}^2$.

14 - JANELAS

14.1 As janelas laterais devem oferecer visibilidade a passageiros sentados e aos passageiros que viajam em pé.

14.2 As janelas laterais podem ser construídas, tendo uma vidraça fixa inferior (bandeira) e outra móvel superior, capaz de deslizar em caixilho próprio, e/ou possuir os quatro vidros móveis.

14.2.1 A altura de seção da vidraça fixa (bandeira) não pode exceder a 50% da altura da janela.

14.3 A abertura da vidraça móvel deve ser equivalente a pelo menos, 20% da área envidraçada.

14.4 As janelas devem ter suas larguras compreendidas entre 1,20m e 1,60m com altura mínima de 0,80m exceto para janelas de acabamento e/ou complementação e/ou necessidades estruturais.

14.5 Todas as janelas devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme especificados na NBR 9491, exigência extensiva aos pára-brisas e aos vidros da parte traseira do veículo, quando existirem.

14.6 O peitoril da janela, considerando como tal a linha acima da qual se desenvolve a parte de vidro da mesma, deve estar a uma altura de no mínimo 0,70m, e, no máximo, 0,95m acima do assoalho, excetuando-se:

a) a janela localizada ao lado da poltrona destinada ao motorista;

b) as janelas localizadas nas regiões das caixas de rodas;

c) a janela localizada no posto do cobrador quando neste houver patamar;

d) as janelas referentes à cobertura do motor traseiro e sua respectiva caixa de mudança.

15 - CAMPAINHA POR BOTÃO E CORDÃO

15.1 Deve haver um sinal ótico e um sonoro ligados simultaneamente ao ser comprimido um botão interruptor ou puxado um cordão.

15.2 O sinal sonoro deve ser de um a dois segundos e, quando acionado deve soar somente uma vez, só podendo voltar a ser ativado depois que a porta de desembarque for aberta. Esse dispositivo deve ser equipado com um interruptor que permita ao motorista rearmá-lo independentemente da atuação das portas.

15.3 O sinal ótico quando acionado deve permanecer ligado no posto do motorista e, no mínimo, em dois pontos visíveis de qualquer posição da área reservada aos passageiros em pé.

15.4 Devem ser instalados, no mínimo dois botões para acionamento do sinal de parada, sendo um próximo à porta de saída, a uma altura não superior a 1,50m em relação ao piso interno do veículo.

15.5 Os cordões de acionamento da campainha, instalados na parte superior, adiante da catraca não podem ter afastamento maior que 0,30m do corrimão superior.

16 - BALAUSTRAS, CORRIMÕES E COLUNAS

16.1 Os balaústres, corrimãos e colunas devem ser construídos com seção transversal circular com diâmetro externo compreendido entre 0,03m e 0,04m, resistindo a uma solicitação de 1500N aplicada no ponto equidistante das extremidades de fixação e, no caso de corrimão superior, a uma solicitação de 400N a cada 0,20m de comprimento, tendo proteção superficial adequada quando necessária.

16.2 Os corrimãos superiores devem ser em quantidade mínima de dois, e devem correr paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um coincida com a extremidade superior do encosto do banco do corredor de cada fila.

16.2.1 Mesmo no caso de existência de outros corrimãos superiores, tais como os centrais ao corredor ou os utilizados nos bolsões, sua altura deve estar compreendida entre 1,80m e 1,90m.

16.3 Os balaústres verticais devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.

16.3.1 Uma coluna deve ser instalada junto à porta dianteira, à ré do poço dos degraus. Em caso de porta dupla deve-se instalar uma segunda coluna ou um divisor de fluxo, no centro da superfície do degrau intermediário.

16.3.2 Uma coluna deve ser instalada junto à porta traseira e, eventualmente à porta central. Em caso de porta dupla, deve-se instalar uma segunda coluna ou um divisor de fluxo, no centro da superfície do degrau intermediário.

16.3.3 Nas demais regiões, c) espaçamento longitudinal entre colunas não deve ser superior a 2,00m.

17 - APOIOS PARA EMBARQUE/DESEMBARQUE

17.1 Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada/saída do veículo, instalados sempre no interior da carroçaria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estas estiverem abertas.

17.2 No caso de ônibus de portas duplas, os corrimãos para embarque e desembarque devem seguir a inclinação do piso da escada com uma altura entre 0,86m e 0,96m e sempre no interior da carroçaria (Fig. 4).

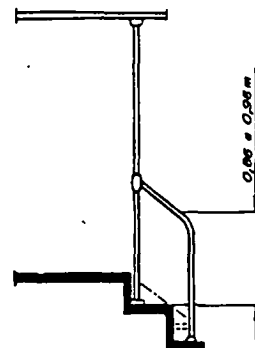


FIGURA 4 - Corrimão para embarque/desembarque

17.2.1 No caso de utilização de divisor de fluxo para portas, devem ser atendidas as mesmas características do item 17.1.

17.2.2 No caso de utilização de porta pantográfica, os corrimãos de embarque/desembarque devem ser fixados nas laterais de acesso a partir do primeiro degrau.

18 - ILUMINAÇÃO INTERNA

18.1 A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente com o comando da iluminação colocado junto ao posto do motorista sendo a alimentação feita por, no mínimo, dois circuitos independentes.

18.2 O arranjo das luminárias deve oferecer, na região das poltronas, uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 140 lux, 1,0m acima do nível do assoalho.

18.2.1 No posto do motorista, até a primeira fila de poltronas atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 lux de maneira a evitar reflexos no pára-brisa e nos espelhos em seu posto.

18.3 Uma luminária deve ser instalada próxima à escada de cada porta de serviço, sendo o seu interruptor operado pelo próprio mecanismo de acionamento da mesma.

19 - CATRACA

19.1 O ônibus deve ser dotado de catraca no corredor de circulação em frente ao assento do cobrador, cuja localização deve prever uma "área de espera" conforme item 13.1.1.

19.2 Os ônibus devem ser dotados de catraca com três ou quatro braços com altura "H" da geratriz superior do braço da catraca em relação ao revestimento do assoalho do corredor de circulação de 0,90m a 1,05m oferecendo uma abertura "A" para passagem dos passageiros, igual ou maior a 0,40m (Fig. 5).

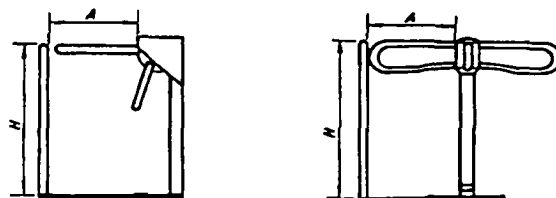


FIGURA 5 - Catracas

19.3 Não pode existir qualquer dispositivo que reduza o espaço livre entre dois braços consecutivos.

19.4 Na parte inferior do braço da catraca, pode ser colocado dispositivo vazado, do mesmo diâmetro dos tubos de que são feitos os braços, desde que distem no mínimo 0,40m do piso, e que não ocupem mais de 50% do vão livre.

19.5 As catracas e os dispositivos necessários à sua instalação devem ser de material que não cause danos aos passageiros, não tendo arestas vivas.

20 - CAIXA DE VISTA

20.1 A caixa de vista deve ter um comprimento externo mínimo de 2,10m e uma altura externa mínima de 0,20m.

20.2 Os caracteres alfanuméricos que indicam o destino do ônibus e o número de linha, devem ter a letra "Helvética Regular" com altura variando de 0,08m a 0,18m.

20.3 Na iluminação interna da caixa de vista deve-se utilizar lâmpada fluorescente ou equivalente.

20.4 Poderá também ser adotada a caixa de vista eletrônica ou similar.