



atulado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº	01	do proc
Nº	01-362	de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16ª GV - Gabinete do Vereador George Hato

PROJETO DE LEI

01 - PL
01- 00362/2013

Estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto.

Art. 1º. Fica concedida isenção da tarifa de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo aos atletas de base que pratiquem esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos.

Art. 2º. Para caracterização de atleta de base aplicam-se as mesmas condições estabelecidas pelas confederações brasileiras ou federações estaduais de cada modalidade esportiva.

Art. 3º. Para que os atletas tenham direito à isenção que trata a presente lei, deverão obrigatoriamente estarem registrados na correspondente Entidade Regional de Administração do Desporto (Federação) e possuírem residência no Município de São Paulo.

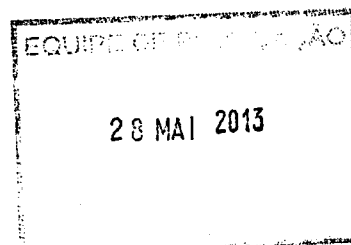
Parágrafo 1º. A condição de atleta federado deverá ser atualizada anualmente, sendo a respectiva carteira de identificação suficiente para utilização do benefício.

Art. 4º. As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessária .

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 20 de maio de 2013

VEREADOR GEORGE HATO



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 4 e folha de informação
sob nº 5. ...28.1.5...13...
Ass: _____

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Folha nº <u>02</u> do proc	Is. 2
Nº <u>01-362</u> de <u>13</u>	
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar	
RF. 100.406	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16ª GV - Gabinete do Vereador George Hato

Justificativa

O presente projeto visa incentivar os atletas de base federados, residentes no município de São Paulo, a praticarem em alto nível, esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos, através da concessão de isenção na utilização de transportes coletivos públicos, permitindo o comparecimento aos centros de treinamentos e competições locais.

Notório que os atletas de base enfrentam em todo País dificuldades financeiras para a prática de esportes, sendo que em muitos casos são obrigados a abandonar as atividades desportivas pelas dificuldades enfrentadas.

Não é raro caso de atletas profissionais que quase tiveram suas carreiras interrompidas, logo no início, por dificuldades financeiras, principalmente pelos encargos diários com transportes públicos. Cita-se como exemplo o grande Ronaldo Nazário de Lima "fenômeno", o qual, segundo reportagem veiculada pelo sítio "Alagoas em Tempo Real" (reportagem anexa), chegou a faltar a teste no Flamengo por não possuir condições financeiras para arcar com os 4 (quatro) ônibus do percurso.

Conclui-se, forçosamente, que por ausência de incentivos adequados à época, o Brasil, país do futebol, quase não possuiu o artilheiro de todas as Copas do Mundo.

Tanto é verdade que no âmbito Federal e Municipal existem em andamento projetos com o objetivo de incentivar e auxiliar atletas praticantes de esportes olímpicos, podendo serem citados como exemplo o Bolsa-Atleta do Município de São Paulo e da Secretaria Nacional de Esporte de Alto Rendimento.

Assim, a isenção pretendida no presente projeto, visa conceder condições mínimas para que os atletas de base possam comparecer e dedicarem-se aos treinamentos e competições locais, possibilitando não só sua formação e alta



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16ª GV -Gabinete do Vereador George Hato

performance em competições olímpicas, mas também contribuindo com seu desenvolvimento humano e social.

Outrossim, importante destacar que o esporte representa importante ferramenta de inclusão social, contribuindo para a formação social das pessoas, assim como melhora na qualidade de vida e desenvolvimento pessoal, sendo de grande valia incentivos para sua prática

Diante de tudo quanto exposto, resta clara a necessidade de aprovação do presente projeto.

São Paulo, 07 de maio de 2013

VEREADOR GEORGE HATO

Curiosidades

Folha nº 04 do proc
Nº 01-362 de 13

Últimas notícias

fls. 4

0

Tweet

Orkut

Like

0

Adelina Cicone - Ass. Paratibuna
RF 100468

23:58 RS: pelo menos 8 são presos por suspeita de adição de formol em leite

Sem dinheiro para ônibus, Ronaldo faltou a teste do Flamengo

08 de Junho de 2011 10:43

Guia dos Curiosos

TAMANHO DO TEXTO A+ A-



Ronaldo Luís Nazário de Lima nasceu no dia 22 de setembro de 1976, na cidade do Rio de Janeiro. Seus pais se conheceram quando trabalhavam na Telerj. Depois, o pai, Nélito, virou camelô e a mãe, Sônia, foi trabalhar de balconista numa sorveteria. Na infância, o craque torcia pelo Flamengo. Ele chegou a fazer um teste no infantil do clube da Gávea. Mandaram o garoto voltar no dia seguinte, mas ele não tinha dinheiro para pagar os quatro ônibus do percurso. Pior: no caminho de volta, alguns pivetes roubaram o seu relógio. Ronaldo calça chuteiras tamanho 41,5. Ao receber seu primeiro salário, o jogador mandou forrar o sofá da sala. Era ali que ele dormia. Seus irmãos, Nelinho e Ione, dormiam no quarto com os pais. Seu apelido nessa época era Dadado. Algumas semelhanças com a trajetória do rei Pelé marcam a carreira de Ronaldo. Ambos chegaram à seleção brasileira antes de atingir a maioridade e sofreram com sérias lesões no joelho. Em 1998, Ronaldo fez uma visita ao papa João Paulo II. Mas não foi só o

sumo pontífice que fez questão de apertar a mão do jogador. A tenista russa Anna Kournikova também já deu uma de tiete e pediu certa vez ao craque um autógrafo e uma fotografia de recordação. Ronaldo costuma participar com frequência de campanhas e ações beneficentes. Em 2001, ele, Zico e o piloto Michael Schumacher participaram de um jogo de futebol na Alemanha, promovido com o intuito de angariar recursos para Fundação Criança Esperança para angariar. Dois anos antes, o craque também esteve Kosovo, capital da ex-Iugoslávia assolada por grave guerra civil, como embaixador da ONU. Por lá, o jogador rompeu o protocolo diplomático e chegou a descer do carro blindado para cumprimentar a população. O dentista de Ronaldo é Eustáquio Afonso Araújo, o Takão, também treinador da seleção brasileira de Futsal. Doutor em ortodontia com diploma da Universidade de Pittsburgh (EUA) e professor da PUC de Belo Horizonte, ele colocou o aparelho que o jogador usou na Copa dos Estados Unidos. Na época, como Ronaldo ganhava pouco, Takão não cobrou nada pelo tratamento. Ele teve um cão pastor chamado Pichichi, mesmo nome do prêmio dado ao artilheiro da Liga espanhola. No final de maio de 1994, Ronaldo gravou um videoclipe ao lado de Gabriel, o Pensador horas antes de embarcar para os Estados Unidos com a seleção brasileira. Na música "175", ele faz o papel de cobrador de ônibus. Ronaldo recebeu, durante o período de recuperação, uma bela homenagem dos seus companheiros de Inter. Eles começaram a usar nos treinos uma camiseta com sua foto e os dizeres: "Ronaldo, não se entregue". Muitos duvidaram que o craque voltaria a jogar futebol. Em uma entrevista ao apresentador Galvão Bueno, ele respondeu às críticas declarando: "Diga às pessoas que o guerreiro está ferido, mas não está morto". O jogador foi flagrado fazendo xixi em uma garrafinha de água durante uma festa. Ele cometeu a indiscrição em 3 de julho de 2005, no Café de La Musiquem em São Paulo (SP). Por volta das 3 horas da madrugada, o jogador apareceu na cozinha do restaurante apertado para ir ao banheiro. Como não deu para segurar, usou os recursos que estavam à mão. Só não contava que um fotógrafo estaria por perto para registrar a cena. Em 28 de abril de 2008, Ronaldo foi parar na delegacia depois de contratar três travestis para um programa achando que eram prostitutas. Chegando ao motel, desistiu do programa e pagou duas delas, mas uma tentou extorqui-lo, exigindo 50 mil reais para não levar o caso para a imprensa. Durante as comemorações antecipadas de seu 32º aniversário, Ronaldo foi flagrado pela imprensa sem camisa, batendo boca com alguém. Acalmado por amigos, como o ex-jogador Djalminha, o Fenômeno driblou jornalistas e saiu sem dar maiores explicações. A confusão aconteceu na boate Sky Lounge, no Rio de Janeiro, em 19 de setembro de 2008.

23:16 'Vamos ter de lutar contra o protecionismo', diz Azevêdo na OMC

22:59 STJ confirma desaposentadoria sem devolução dos pagamentos recebidos

22:32 EUA: legalização da maconha cria oportunidades para vítimas da crise

Publicidade

Notícias mais lidas agora

09:41 Prima de Suzana Marcolino afirma que ela era misteriosa, durante 3º dia de julgamento

15:54 Arraiá do Zé Pereira 2013 está confirmado

15:49 Zezé Motta apresenta o show Negra Melodia no Teatro Deodoro em Maceió

13:36 Prefeita de Major Izidoro entrega uma unidade do PSF e duas ambulâncias a população

07:08 No plenário, vice-governador destacou as ações realizadas e os investimentos feitos pelo Estado nos municípios alagoanos

07:30 Secretário garante discutir reivindicações dos médicos e categoria encerra greve

14:04 Mãe de Suzana Marcolino diz que se sente desprotegida em Alagoas

15:02 Delegados negam que induziram Augusto Farias a denunciar policiais

08:41 Governo discute Inclusão Produtiva Urbana em seminário participativo

15:04 Polícia Civil conclui melhorias em delegacias

Serviços



Clique aqui e siga o Alagoas Tempo no Twitter



Acompanhe o RSS do Alagoas em Tempo

Matéria PL 362/2013. Não assinado digitalmente.

Comunicar erros nesta notícia

Notícias relacionadas



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº05.....

do processo nº01 - 362..... de 20.....13.....,28/05/13..... (a)Ca.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 28 MAI 2013
Const. Just. e Leg. Participativa
Adm. Pública
Transp. Transp. ATecem. Turismo
Saúde e Assistência Social
Educação, Cultura e Esportes
Fin. 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.

29/05/13.
C

Carlos Roberto da Silva
Supervisor Substituto de SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM 29/05/13	AS 16:50 hs
POR M ^{te} Yesel	
SAÍDA 07/05/13	AS 13:00 h

[A large diagonal line is drawn across the page, likely indicating cancellation or a placeholder for content.]

06/32 07/06/13

Isis Duarte Rodrigues
Técnica de Atendimento
Rf. 11.297



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 06
Proc. nº 01.062/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0362/13

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

- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências. Alterada pela Lei Municipal nº 10.839/1990 e pela Lei Municipal nº 11.089/1991;
- 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 46.893, de 06 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos. Alterado pelo Decreto Municipal nº 49.822/2008;
- Decreto Municipal nº 53.887, de 08 de maio de 2013, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.421, 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.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 05.

São Paulo, 07 de junho de 2013.


Breno Gandelman

Procurador do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 112.743

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 8424

Total de referências : 1

Proc. nº. 01-0362/13
Sis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 8.424 18/08/1976 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 72/1976 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Olavo Setúbal

Regulamentação: Decreto nº 8.579/1977 - Estabelece normas para execução do disposto no par. único do art. 9º desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 14.621/1977 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.583/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.745/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.952/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.100/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.264/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.402/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.469/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.511/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.776/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.960/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 30.365/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 30.524/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 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.

Notas complet.: - Decreto nº 14.629/1977 - Dispõe sobre a contratação, pela CMTC, de empresas para operação de transportes coletivos, nos termos desta Lei e da Lei nº 8.579/1977.

Alterações: Lei 10.839/1990 - Altera o art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.089/1991 - Altera os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei. (ver documento)

[Back]

LEI N.º 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976

Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, e dá outras providências.

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de agosto de 1976, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Fica a Prefeitura do Município de São Paulo autorizada a celebrar com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, sociedade anônima com sede na cidade de São Paulo, organizada nos termos do Decreto-lei estadual n.º 15.958, de 14 de agosto de 1946, do Decreto municipal n.º 901, de 10 de setembro de 1946, e do Decreto-lei municipal n.º 365, de 10 de outubro de 1946, novo contrato de concessão para continuar a prestar e explorar, com exclusividade, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município da Capital.

Art. 2.º — A concessão a que se refere o artigo anterior, compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município da Capital, por meio de ônibus, troleibus e qualquer outra modalidade de transporte, exceto o metrô-viário, desde que previamente aprovada pela Prefeitura.

Art. 3.º — A Prefeitura, nos limites de sua competência e através da Secretaria Municipal de Transportes — SMT, fixará ou complementará as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, as características operacionais das linhas e as especificações a que devem atender os serviços.

Art. 4.º — O prazo de concessão será de 30 (trinta) anos, contados da assinatura do respectivo contrato.

Art. 5.º — O serviço público de transporte coletivo de passageiros será prestado e explorado pela Concessionária, no regime de serviço pelo custo, e mediante a cobrança de tarifas estabelecidas pela Prefeitura, de modo a permitir a obtenção de recursos suficientes para:

- a) despesas de exploração e melhoria dos serviços, abrangendo operação, manutenção, administração e expansão, bem como tributos e encargos de qualquer espécie;
- b) constituição de fundo de depreciação dos bens perecíveis;
- c) remuneração adequada do investimento.

Art. 6.º — As tarifas deverão ser revistas, atendidas as exigências da legislação pertinente, sempre que inoportunizar o equilíbrio econômico-financeiro previsto no artigo anterior.

Art. 7.º — À Prefeitura compete regulamentar e fiscalizar a execução do serviço concedido, através de seus órgãos próprios e sob os aspectos técnicos, econômico, administrativo e financeiro.

Art. 8.º — No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data da vigência desta lei, a Prefeitura, por ato executivo e nos limites de sua competência, expedirá a regulamentação do serviço concedido, estabelecendo regras de execução e de operação, direitos e obrigações, penalidades ou outras providências julgadas de interesse público.

Art. 9.º — A Concessionária é vedado ceder ou transferir, no todo ou em parte, a presente concessão, sem prévia autorização, por escrito, da Prefeitura.

Parágrafo único — Para o cabal desempenho de sua missão e sob sua única e exclusiva responsabilidade, poderá a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC contratar com terceiros, na forma da legislação vigente, por prazo não inferior a 6 (seis) anos, a operação das linhas que julgar conveniente, com prévia justificação e autorização final do Prefeito, em cada caso, dando-se preferência, em igualdade de condições, às empresas permissionárias que à data da contratação estejam em efetivo e regular funcionamento no Município.

Art. 10 — A Concessionária poderá promover desapropriações por utilidade pública, e sem ônus para a Prefeitura, de bens e direitos necessários à execução e prestação do serviço concedido, seu melhoramento e ampliação, mediante solicitação de ato próprio ao Executivo.

Art. 11 — A qualquer tempo poderá a Prefeitura encampar o serviço concedido, mediante indenização de seu patrimônio líquido, calculada segundo o critério do custo histórico corrigido pelos índices oficiais pertinentes, e deduzidas as depreciações admitidas em lei.

Parágrafo único — Ao término do prazo estabelecido no artigo 4.º, não havendo lei que autorize novo instrumento em continuação, a reversão do serviço concedido operar-se-á nas mesmas condições do "caput" deste artigo.

Art. 12 — A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículos de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

Parágrafo único — Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes do 1.º e 2.º Ciclos, bem como de Curso Superior, redução da tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

Art. 13 — As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 18 de agosto de 1976, 423.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Olavo Egydio Setubal — O Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos, Teófilo Ribeiro de Andrade Filho — O Secretário das Finanças, Sérgio Silva de Freitas — O Secretário Municipal de Transportes, Olavo Guimarães Cupertino — O Secretário dos Negócios Extraordinários, Cláudio Salvador Lembo.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 18 de agosto de 1976. — O Chefe do Gabinete, Erwin Friedrich Fuhrmann.

Folha 09 fls. 11
Proc. nº. 010362/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI Nº 10.839 , DE 20 DE Fevereiro DE 1990

Dá nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá ou tras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de fevereiro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12 - A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículo de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

§ 1º - Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes de 1º e 2º Graus, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao 3º Grau e aos de curso Superior, redução de tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

§ 2º - A Prefeitura poderá, ainda, observar o mesmo limite previsto no parágrafo anterior, conceder redução no preço das tarifas, quando pagas adiantadamente, pelo usuário, mediante a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disciplinada por decreto.

§ 3º - Os passes comprados em lotes pelo usuário, na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de validade para sua utilização".

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de Fevereiro de 1990, 4379 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

ANIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

ADHEMAR GIANINI, Secretário Municipal de Transportes

LADISLAS DOWBOR, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de Fevereiro de 1990.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha 10
Proc. nº 01.036.2013
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI nº 11.089, DE 11 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 141/90, do Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º,
do Art. 12, da Lei nº 8.424, de 18 de
agosto de 1976, com redação dada pela Lei
nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Pau-
lo, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agos-
to de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Os §§ 2º (VETADO) do artigo 12,
da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação da-
da pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passam
a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º - A Prefeitura, observado o limite
de desconto previsto no parágrafo anterior, concederá re-
dução de, pelo menos, 10% (dez por cento) no preço das ta-
rifas, quando pagas adiantadamente pelo usuário mediante
a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disci-
plinada por decreto."

§ 3º - (VETADO)"

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na da-
ta de sua publicação, revogadas as disposições em contrá-
rio.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de setembro de
1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DAIMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de
setembro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Muni-
cipal

LEI Nº 11.089 DE 11 DE SETEMBRO DE 1991.

(Projeto de Lei nº 141/90)

(Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos
2º e 3º, do art. 12, da Lei
8.424, de 18/08/76, com reda-
ção dada pela Lei 10.839, de
20/02/90.

Arnaldo de Abreu Madeira, Presidente
da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câma-
ra Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art.
42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga
a seguinte lei:

Art. 1º - Os §§ 2º e 3º, do artigo 12,
da Lei 8.424, de
18/08/76, com redação dada pela Lei 10.839, de
20/02/90, passam a vigorar com
a seguinte redação:

"§ 2º -
§ 3º - Os passes comprados em lotes,
na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de va-
lidade para a sua utilização nem precisarão ser troca-
dos quando da superveniência de alterações tarifárias."

Art. 2º -

Câmara Municipal de São Paulo, 10 de
novembro de 1991.

O Presidente,

Arnaldo de Abreu Madeira

Publicado na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São
Paulo, em 01 de novembro de 1991.

O Diretor Geral,

Nelson Takeo Shimahukuro

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

Data: 11/03/2013
Proc. nº: 01-0362/13
Assinado por: Duarte Rodrigues
CPF: 11.207

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei. (ver documento)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complet.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestao do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituido por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programacao televisiva e exploracao publicitaria na parte interna dos veiculos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[Back]

Folha 32

Proc. nº 01-03621/13

Sis Duarte Rodrigues

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 as

Folha 13
Proc. nº 010.661/13

Alcides Duane Rodrigues

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 identificados 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 subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

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

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Folha 19

Proc. nº 01.0382/13

Rui Rodrigues

os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

os bens reversíveis;

os casos de rescisão;

a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha 15

Proc. nº 01-036419

Art. 25

Art. 25 - No período de intervenção e sua necessidade;

Art. 26 - O prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

Art. 27 - As instruções e regras que orientarão a intervenção;

Art. 28 - O nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.

Art. 29 - 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. 30 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16
Folha nº 16
Proc. nº 16.032.2013
RODRIGUES

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

2
Folha
Proc. nº 01035013
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.20

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

fls. 20

Base de dados : legis

Pesquisa : 46893

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 46.893 06/01/2006 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

Revogação: Revoga o Decreto nº 46.882/2005. (ver documento)

Alterações: Dec. 49.822/2008 - Altera o art. 3º deste Decreto. (ver documento)

[\[Back \]](#)

Folha

Proc. nº 01.000.000/13

Isis Duarte Rodrigues

R.F. 11.207

DECRETO Nº 46.893, DE 6 DE JANEIRO DE 2006

Dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

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

CONSIDERANDO que compete exclusivamente ao Município legislar sobre tarifas dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, cuja fixação de valores cabe ao Chefe do Poder Executivo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica Municipal;

CONSIDERANDO que constituem atribuições do Poder Público Municipal a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, bem como a celebração de convênios com entes públicos ou privados, conforme definido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002;

CONSIDERANDO, ainda, o Convênio celebrado em 2 de setembro de 2005, entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, e suas empresas vinculadas, a Companhia do Metropolitano de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e sua empresa vinculada, a São Paulo Transporte S/A, bem como seu Termo Aditivo nº 1, firmado em 28 de dezembro de 2005, que estabelece o valor da tarifa de integração e o critério de partilha desse valor entre os partícipes;

CONSIDERANDO, finalmente, o Convênio de Integração Operacional e Tarifária, por meio da utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com Cartão Inteligente, com circuito integrado entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, sob gestão da São Paulo Transporte S/A, e os Sistemas de Transporte Coletivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, firmado em 6 de outubro de 2005,

D E C R E T A:

Art. 1º. Define-se "Bilhete Único-BU" como a marca caracterizadora do cartão, emitido pela Prefeitura do Município de São Paulo, destinado ao carregamento de créditos pecuniários.

Art. 2º. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo utilizará o "Bilhete Único - BU" para pagamento de viagens, nas seguintes modalidades:

- I - COMUM: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelo usuário;
- II - VALE-TRANSPORTE: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelas empresas, para utilização por seus empregados, nos termos da legislação federal vigente;
- III - ESCOLAR: cujas cotas mensais de créditos sejam adquiridas diretamente pelo usuário, nos termos da legislação vigente;
- IV - GRATUIDADES: para usufruto de direito de gratuidades legais, em particular de idosos e pessoas com necessidades especiais, nos termos de legislação específica vigente.

Art. 3º. Para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo fica definido o valor de R\$ 2,00 (dois reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 2 (duas) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Para as viagens de estudantes o valor da tarifa será de 50% (cinquenta por cento) daquele definido no "caput" deste artigo, mantidas todas as demais condições.

Art. 4º. Para as viagens integradas entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, fica definido o valor de R\$ 3,00 (três reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, limitado a apenas um desses registros no último sistema (Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO ou Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM), no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), limitado a apenas um desses registros no Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos (CPTM ou METRO), para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. As disposições deste artigo somente serão aplicadas nas estações do METRO e da CPTM que dispuserem de equipamentos para registro do "Bilhete Único-BU".

Art. 5º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 46.882, de 29 de dezembro de 2005.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de janeiro de 2006, 452ª da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

GEORGE HERMANN RODOLFO TORMIN, Secretário Municipal de Finanças - Substituto

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de janeiro de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha 20
Proc. nº 01.0362/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

DECRETO Nº 49.822, DE 25 DE JULHO DE 2008

Altera o artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

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

CONSIDERANDO competir exclusivamente ao Chefe do Poder Executivo a definição da política tarifária dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município;

CONSIDERANDO que cumpre ao Poder Público fomentar ações que promovam o uso do transporte coletivo;

CONSIDERANDO, por fim, os excelentes resultados alcançados pelas medidas de combate às fraudes na utilização do "Bilhete Único", com grande economia para os cofres públicos,

DECRETA:

Art. 1º. O artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. A tarifa pela utilização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo permitirá ao usuário realizar até 3 (três) integrações, no período máximo de 3 (três) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 3 (três) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Os estudantes terão 50% (cinquenta por cento) de desconto na tarifa vigente, mantidas todas as demais condições." (NR)

Art. 2º. O período máximo para viagens com até 3 (três) integrações, a que se refere o artigo 1º do Decreto nº 47.919, de 28 de novembro de 2006, passa a ser de 3 (três) horas.

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de julho de 2008.

STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal - Substituta

Folha 21 fls. 27
Protocolo 01-0362/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Câmara Municipal de São Paulo

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 São 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](#))

[\[Back \]](#)

PUBLICADO 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 conteúdo 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 conteúdo 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.

Assinado digitalmente
Folha 2 de 2
Proc. nº 01.056.13
Materia PL 352/2013
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

§ 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;

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207
Proc. 01-0362/13
Materia PL 362/2013. Não assinado digitalmente.

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.

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 a 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;

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.

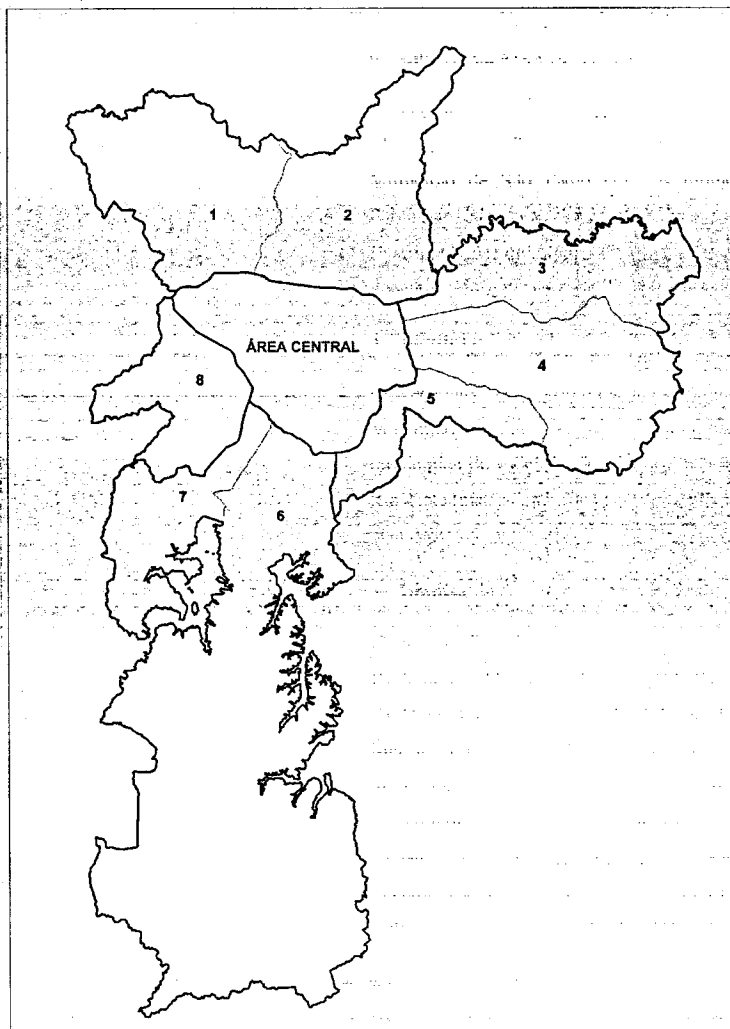
Isis Duane Rodrigues
RF 11.207

Protocolo 04.038.413

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).

Assinado digitalmente.
Isis Duarte Rodrigues
CPF: 11.207.010/0001-17
Matéria PL 362/2013. Não assinar o digitalmente.

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapeverica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaperica 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 e

Folha 24
 135 Duarte Rodrigues
 RF 11.207
 Material classificado digitalmente.

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

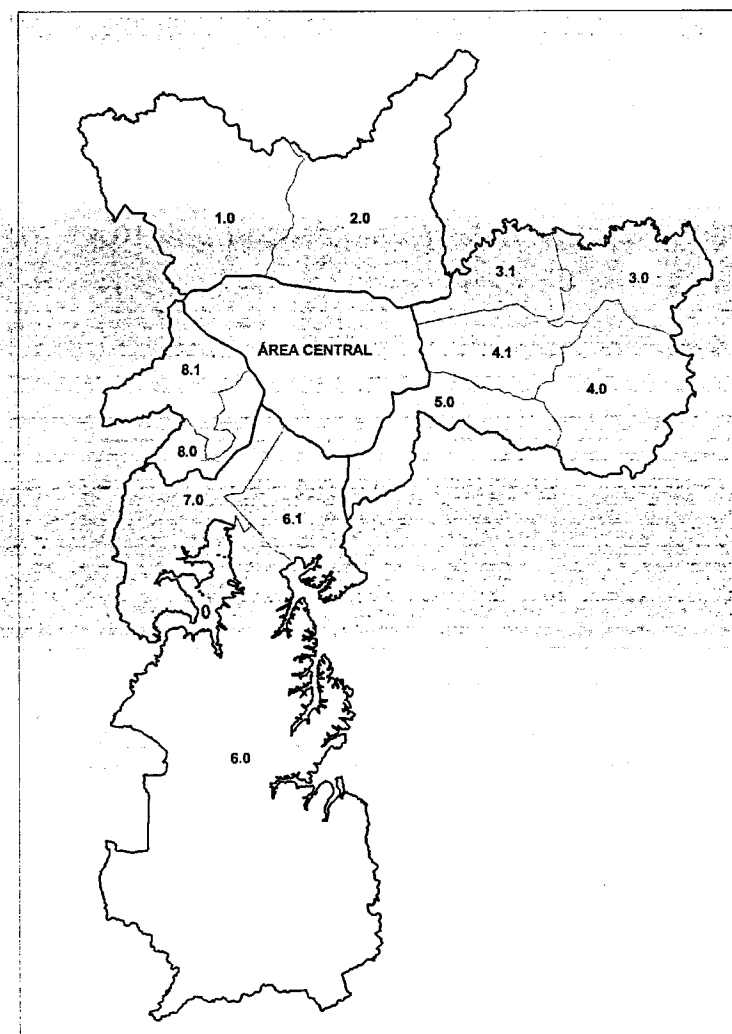
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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 Altamar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

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



RF 11.207
Matéria PL 362/2014. Não assinado digitalmente.
Rodrigues

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 Caiuby, 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 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.

- **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 Caiuby, 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

Folha 29
Proc. nº 01.036.2013
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207
Matéria 100362013
Não assinado digitalmente.

Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, esquerda no Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, direita na Rua Copenhagen, 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 Luiz Rossi, direita na Avenida Engenho Novo, Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Líder, Avenida Itaquera, esquerda na Rua Flores do Piauí, direita na Avenida José Pinheiro Borges, Rua Copenhagen, 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 Luiza 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-Guaçu e Itapeverica 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 Pentead, esquerda na Rua Guaratiba, linha reta até a Praça Camafeu, Avenida

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Folha 30
assinada digitalmente
assinada digitalmente

30

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 Itapeverica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itapeverica 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 81
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207
Materia PV 362/2013. Não assinado digitalmente.

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)	
Minionibus	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)
Minionibus	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

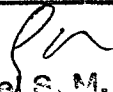
Obs:

1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.

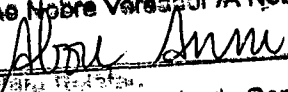
2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e com a quantidade de portas.

F. C. 321
 Material não assinado digitalmente.
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 07/06/13 às 12:00
RF _____


Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora


Almir Amm
Presidente
Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 07/06/2013
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
EM 10/06/13 ÀS 18:30
POR M^{re} José
SAÍDA: 10/06 ÀS 18:30

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 17/06/2013 ÀS 16:12h
POR M^{re} José
SAÍDA: 18/06/13 ÀS 14 ASS.: 

Série 33 A 34 Em 19/06/13
Anexo do documento(s)
rubricado - cob folha(s)
André Marcon
RF. 11.264 - Técnico Administrativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 33 do proc. nº 01-362 de 2013 fls. 40
André Marcon
RF 1124

16 - PAR
16- 01150/2013

pl0362-13

PARECER Nº _____ DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0362/13.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador George Hato, que dispõe sobre a isenção do pagamento de tarifa no transporte coletivo urbano de passageiros do Município de São Paulo aos atletas de base que pratiquem esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos.

O projeto pode prosseguir em tramitação, posto que apresentado no exercício da competência legislativa desta Casa para editar normas sobre interesse local.

Com efeito, de acordo com os artigos 30, inciso I, da Constituição Federal e 13, inciso I, de nossa Lei Orgânica, compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local, sendo que por interesse local deve se entender não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato, consoante lição de Dirley da Cunha Junior (*in* "Curso de Direito Constitucional", 2ª edição, Salvador, Juspodivm, p. 841).

Por outro lado, o projeto versa sobre o serviço público de transporte, matéria sujeita à disciplina municipal nos termos do art. 30, V da Constituição Federal, sendo oportuno lembrar que a Lei Orgânica do Município não mais prevê a iniciativa reservada ao Prefeito para apresentação de projetos de lei que versem sobre serviços públicos, como, aliás, não poderia deixar de ser, já que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.

O projeto encontra respaldo, ainda, no art. 175, incisos IV e IX, da Lei Orgânica do Município, os quais versam sobre a regulamentação do serviço de transporte, abaixo reproduzidos:

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

...

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

...

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

A propositura tem por objetivo possibilitar que os atletas de base federados, praticantes de esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos, possam se deslocar livremente e assim comparecer – sem ônus financeiro – aos centros de treinamentos e competições locais.

Com efeito, consonante exposto na justificativa que acompanha o projeto, é cediço que nossos atletas de base enfrentam em todo país dificuldades financeiras para a prática de esportes, sendo que em muitos casos são obrigados a abandonar as atividades desportivas pelas dificuldades enfrentadas.

Dessa forma, sob o aspecto de fundo, a propositura tem por objetivo estimular a prática desportiva, encontrando fundamento no *caput* do artigo 217 da Constituição Federal que estabelece ser dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0362-13

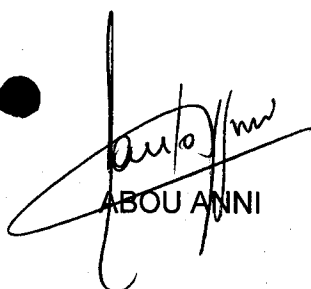
Folha nº 34 do proc.
nº 01-362 de 20 13

André Marcon
RF 11264

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 19/06/13


ABOU ANNI

GOULART



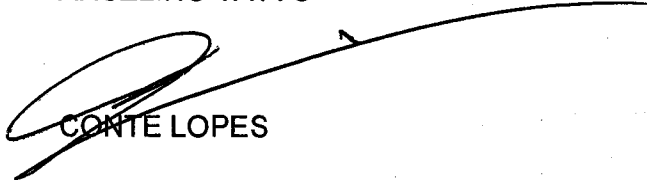
EDUARDO TUMA

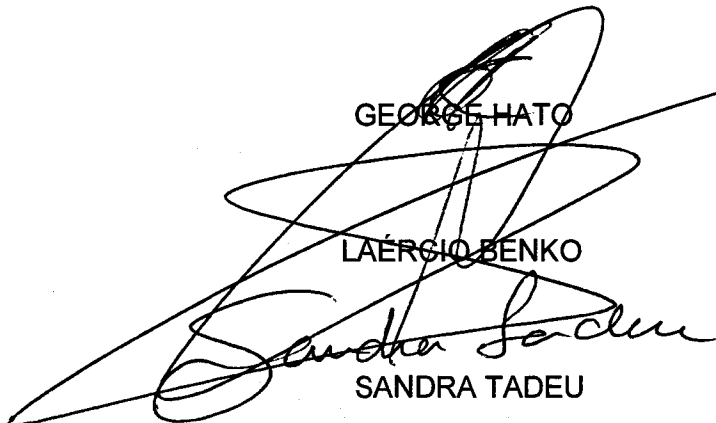
ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRGIO BENKO


CONTE LOPES


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 21/06/13

Pág. 98 Col. 1

Conferido [assinatura]

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0362-13

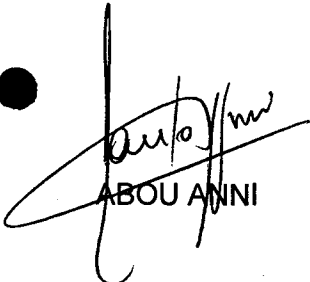
Folha nº 34 do proc.
nº 01-362 de 20 13

André Marcon
RF 11264

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII da Lei Orgânica do Município.

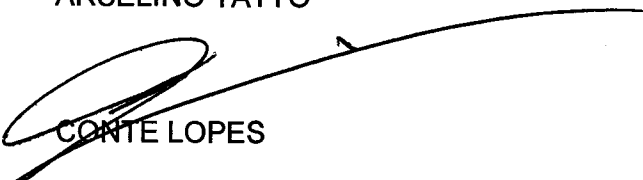
Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 19/06/13

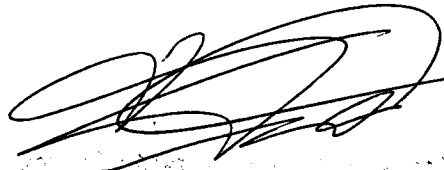

ABOU ANNI

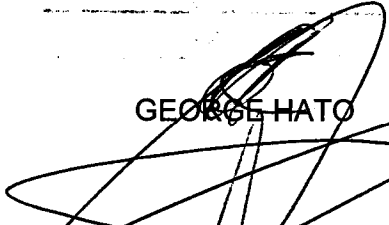
ALESSANDRO GUEDES

ARSELINO TATTO

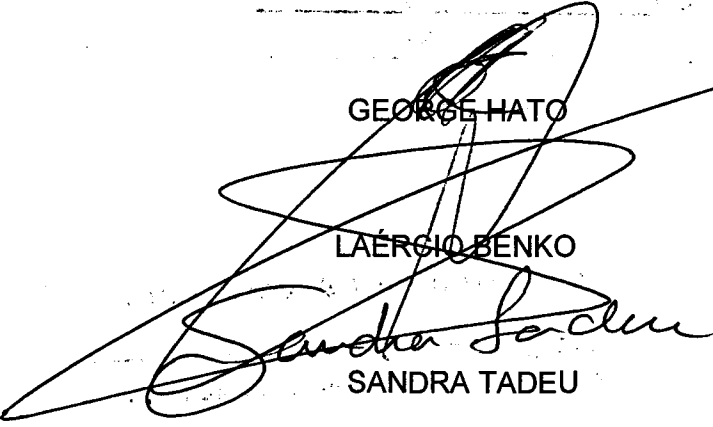

CONTE LOPES

GOULART


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 21, 06, 13

Pág. 98 Col. 1

Conferido

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

~~Adm. Comissão de Administração Pública.~~

Em 26, 06, 13

André Marcon

Técnico Administrativo
RF 11.264

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública
Em 26.06.13 às 17:50

RF

Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Ao Vereador / A Vereadora

Alfredinho

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 27, 07, 13

Presidente

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue - juntado - nesta data documento - número -

cto nº 35 e folha - de informação nº

em 07/08/13

Nome

RF

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100468



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete do Vereador George Hato

Folha nº 35 de 45
Processo nº 01-362/13
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100/165

DEFERIDO
19 JUN 2013
PRESIDENTE

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00980/2013

REQUEIRO a Douta Mesa, na forma regimental, sejam incluídos como coautores do Projeto de Lei nº 362/13, que estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros para atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto, de minha autoria, conforme as assinaturas de anuência abaixo apostas.

Sala das Sessões, 19 de junho de 2013.

GEORGE HATO
Vereador

RUBENS CALVO
Vereador

RICARDO NUNES
Vereador
Líder do PMDB

EQUIPE
20 JUN 2013
SPO-42

NELO RODOLFO
Vereador

RN/maj

A Comissão de:
Justiça
21/06/13
Solange Raimundo dos Santos
 Secretária de Apoio Legislativo
 SGP.2

RECEBIDO
 Comissão de Constituição, Justiça
 e Legislação Participativa.
 Em 24/06/13 às 11:00
André Macaen RF 11.264

RECEBIDO
 Comissão de Administração Pública
 Em 10/07/13 às 10:00
Elaine Gonçalves Cavich RF
 Secretária de Comissão
 RF - 100485

Ao Vereador / A Vereadora
Alfredinho
 Para relatar
 Sala da Comissão de Administração Pública.
 Em 17.07.13
 Presidente
 Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
 termos do § 3º artigo 63 do R.I.

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Atílio Francisco
 Ocorrendo na reunião ordinária de: 11/09/13

Obs: O prazo para devolução é de 2 dias, nos
 termos do § 4º, artigo 2º do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 Segue anexo nesta data documento rubricado
 sob nº 26 e 37 e folha de informação nº
em 25/9/16
 Nome Cory
 RF SGP-12

Feita n° 370 do proc. fls. 47
 n° 01-362/2013
 Elaine Gonçalves Gavioli
 RA-100/08



16 - PAR
 16- 01939/2013

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER N° DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI N° 362/13

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores George Hato, Rubens Calvo, Ricardo Nunes e Nelo Rodolfo, "*estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto.*"

De acordo com a iniciativa, fica concedida isenção da tarifa de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo aos atletas de base que pratiquem esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos.

Dispõe que, para caracterização de atleta de base aplicam-se as mesmas condições estabelecidas pelas confederações brasileiras ou federações estaduais de cada modalidade esportiva.

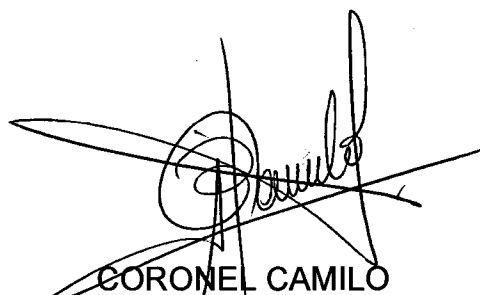
Estabelece ainda, que só terão direito à referida isenção os atletas que estiverem registrados na correspondente Entidade Regional de Administração do Desporto (Federação) e possuírem residência no Município de São Paulo e que a condição de atleta federado deverá ser atualizada anualmente, sendo a respectiva carteira de identificação suficiente para utilização do benefício.

Justifica o autor, dentre outros argumentos, que o presente projeto visa incentivar os atletas de base federados, residentes no município de São Paulo, a praticarem em alto nível, esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos, por meio da concessão de isenção na utilização de transportes coletivos públicos, permitindo o comparecimento aos centros de treinamentos e competições locais, pois os atletas de base enfrentam em todo País, dificuldades financeiras para a prática de esportes, sendo que em muitos casos são obrigados a abandonar as atividades desportivas pelas dificuldades enfrentadas.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade da propositura.

Em que pesem as nobres intenções do autor, entendemos que a criação de isenções da tarifa do transporte coletivo, como pretendido, não é pertinente e configuraria precedente que poderia ser solicitado para outros diversos casos. Ante o exposto, a Comissão de Administração Pública é contrária à aprovação do presente projeto de lei.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 25/09/13


 CORONEL CAMILO
 Relator


 GILSON BARRETO


 MARIO COVAS NETO


 MARQUITO

17 - RELCOM
 17- 02077/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Voto Vencedor
PARECER Nº DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE
O PROJETO DE LEI Nº 362/13

Folha nº 37 de proc.
nº 01-362/13
Elaine C. Gavioli
RF 100703

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores George Hato, Rubens Calvo, Ricardo Nunes e Nelo Rodolfo, *"estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto."*

De acordo com a iniciativa, fica concedida isenção da tarifa de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo aos atletas de base que pratiquem esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos.

Dispõe que, para caracterização de atleta de base aplicam-se as mesmas condições estabelecidas pelas confederações brasileiras ou federações estaduais de cada modalidade esportiva.

Estabelece ainda, que só terão direito à referida isenção os atletas que estiverem registrados na correspondente Entidade Regional de Administração do Desporto (Federação) e possuírem residência no Município de São Paulo e que a condição de atleta federado deverá ser atualizada anualmente, sendo a respectiva carteira de identificação suficiente para utilização do benefício.

Justifica o autor, dentre outros argumentos, que o presente projeto visa incentivar os atletas de base federados, residentes no município de São Paulo, a praticarem em alto nível, esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos, por meio da concessão de isenção na utilização de transportes coletivos públicos, permitindo o comparecimento aos centros de treinamentos e competições locais, pois os atletas de base enfrentam em todo País, dificuldades financeiras para a prática de esportes, sendo que em muitos casos são obrigados a abandonar as atividades desportivas pelas dificuldades enfrentadas.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade da proposição.

A iniciativa reveste-se de relevante interesse público, motivo pelo qual esta Comissão posiciona-se favoravelmente à sua aprovação.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 25/9/13

ALFREDO
ALFREDO - Relator

CORONEL CAMILO
CORONEL CAMILO

MARQUITO
MARQUITO

GILSON BARRETO
GILSON BARRETO

ATILIO FRANCISCO
ATILIO FRANCISCO

DAVID SOARES
DAVID SOARES

MÁRIO COVAS NETO
MÁRIO COVAS NETO

17 - RECOM
17-02076/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 02/10/13
Pág. 454 Col. 23
Conferido 688

A Comissão de Trânsito, Transporte,
Em 03/10/13 Atividade Econômica,
Elaine Boncalves Gavioli
RF. 100.495 Turismo, Lazer e
Gastronomia

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 07-10-2013 às 17:00

Inamar Alves de Sousa Jr. [assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12

Ao Vereador / A Vereadora

Para registrar:
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia,
Em _____/_____/_____

Presidente

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

Segue (m) juntado (s) nesta data papel
para informação/documento (s) rubrica
do (s) sob folha (s) n.º (S). 38 e 40
Em 26/10/13

[assinatura]
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197



CÂMARA MUNICIPAL DE

16 - PAR
16- 02188/2013

Folha n° 38	do Processo
n° 3621	de 13

fls. 50

Carman Cristina Albuquerque
RF 11.197

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 362/2013.

Trata-se de projeto de lei apresentado pelo Vereador George Hato, tendo como coautores os Vereadores Calvo, Nelo Rodolfo e Ricardo Nunes, que “*estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto*”.

Nos termos do projeto, para a caracterização do termo “atleta de base”, a lei aplicará as mesmas condições estabelecidas pelas confederações brasileiras ou federações estaduais de cada modalidade esportiva. Finalmente, a propositura determina que a isenção ocorra mediante o atendimento da condição de que os beneficiários sejam registrados na correspondente Entidade Regional de Administração do Desporto (Federação) e possuírem residência no Município de São Paulo, sendo a identificação atualizada anualmente.

A exposição de motivos informa que o projeto em tela visa combater os obstáculos enfrentados pelos atletas de base na prática de esportes por causa das dificuldades financeiras para custear a sua locomoção no transporte coletivo de passageiros, que muitas vezes são obrigados a deixar de praticá-las, mesmo possuindo talento e potencial nestas atividades.

Em face do exposto e considerando a importância de se possibilitar a mobilidade para os beneficiários da iniciativa nos termos apresentados, bem como diante do relevante interesse público contido no projeto, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é favorável à aprovação do projeto.

A Comissão de Educação, Cultura e Esportes, considerando o interesse público do projeto, manifesta-se favoravelmente à propositura.

17 - RELCOM
17- 02223/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 362-2013

Autuado em 30/09/2015 00:00:00.
n.º 362 de 13 fls. 51
Dona Cristina Maciel
11.197

A Comissão de Finanças e Orçamento, quanto ao aspecto financeiro, nada tem a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala das Comissões Reunidas, em 15/10/2013

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

SENIVALDO MOURA

AURÉLIO MIGUEL

RICARDO YOUNG

CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS

CORONEL TELHADA

VAVÁ

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES

REIS

EDIR SALES

ORLANDO SILVA

FLORIANO PESARO

OTA

JEAN MADEIRA

TONINHO VESPOLI

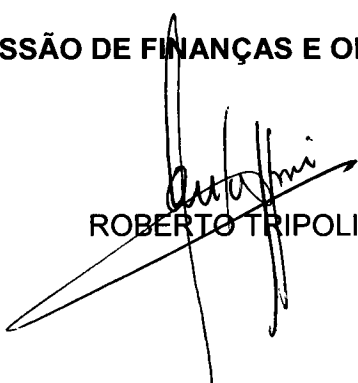


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 362-2013

Folha n° 40
n° 362 de 13
Carmen Regina Malavazzi
RF 11.197

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO OK


ROBERTO TRIPOLI

ADILSON AMADEU

MILTON LEITE

AURÉLIO NOMURA


JAIR TATTO

PAULO FIORILO


RICARDO NUNES


MARTA COSTA


WADIH MUTRAN

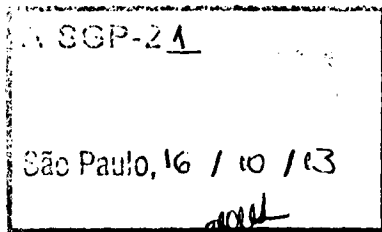
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 16 / 10 / 13

Pág. 162 Col. 4ª

Conferido CCM

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197



Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197

Segue(m) juntado(s) nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 41 a 41 e
folha de informação sob
nº 182/13
André Birenco Lopes
Técnico Administrativo
DE 11.368

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINAL

André Bilenec
Técnico Administrativo
RF 11.368
SESSÃO: 063-SE
DATA: 13/11/2013
FL: 33 DE 51

- "PL 362/2013, dos Vereadores GEORGE HATO (PMDB), CALVO (PMDB), NELO RODOLFO (PMDB) E RICARDO NUNES (PMDB). Estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categoria de base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

O SR. PRESIDENTE (Claudinho de Souza - PSDB) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 362/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 42 a 43 e
folha de informação sob
nº 43. 22, 01, 10



- PL 362/2013, dos Vereadores GEORGE HATO (PMDB), CALVO (PMDB), NELO RODOLFO (PMDB) E RICARDO NUNES (PMDB). Estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no município de São Paulo para os atletas de categoria de base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.”

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato - PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 362/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

O SR. ANDREA MATARAZZO (PSDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registro meu voto contrário.

O SR. MARIO COVAS NETO (PSDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registro meu voto contrário.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Registrem-se os votos contrários dos Vereadores Andrea Matarazzo e Mario Covas Neto. Aprovado. Vai à sanção.



do processo nº 01-362 de 2013

22/01/2016

(a)

Márcia Gazoti
RF 51.539

À SGP.23

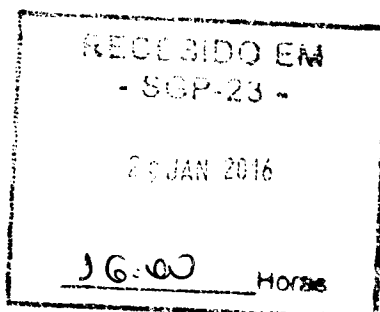
Sr. Supervisor,

O presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª Discussão e Votação na 303ª Sessão Extraordinária da 16ª Legislatura, no dia 21 de dezembro de 2015.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto de Lei.

22/01/2016

Solange Rainone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2



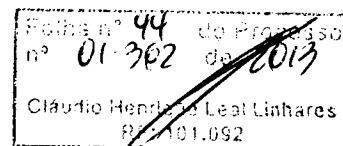
Jose Cristino Souza Santos
Técnico Administrativo
RF 10963

Segue(m) juntado(s), nesta data, documentos
rubricados com nº 44 a 46 e folha de
informação nº 47 04 62/16
Cristóvão Mendes Leal Linhares
CPF 101.032



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA



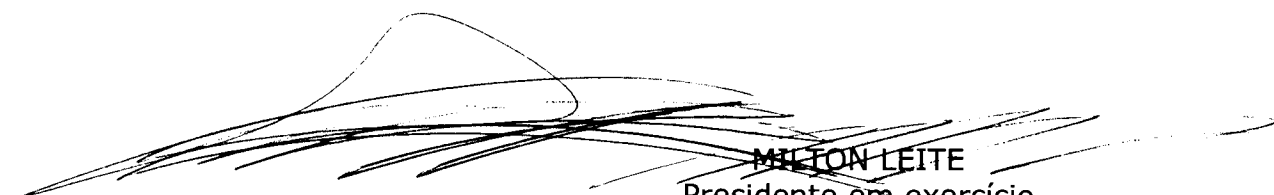
São Paulo, 06 de janeiro de 2016.

Ofício SGP-23 nº 044/2016

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 21 de dezembro de 2015, relativa ao Projeto de Lei nº 362/13, de autoria dos Vereadores George Hato, Calvo, Nelo Rodolfo e Ricardo Nunes, que estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


MILTON LEITE
Presidente em exercício

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

ARS/chll



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 21 DE DEZEMBRO DE 2015

Cópia extraída de fls. 01 do processo

(PROJETO DE LEI Nº 362/13)

(VEREADORES GEORGE HATO – PMDB, CALVO – PMDB, NELO RODOLFO – PMDB
E RICARDO NUNES – PMDB)

Estabelece isenção de tarifa no transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo para os atletas de categorias base de esportes olímpicos que estejam federados na respectiva entidade regional de administração de desporto.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 21 de dezembro de 2015, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Fica concedida isenção da tarifa de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo aos atletas de base que pratiquem esportes integrantes do programa dos jogos olímpicos.

Art. 2º Para caracterização de atleta de base aplicam-se as mesmas condições estabelecidas pelas confederações brasileiras ou federações estaduais de cada modalidade esportiva.

Art. 3º Para que os atletas tenham direito à isenção de que trata a presente lei, deverão obrigatoriamente estarem registrados na correspondente Entidade Regional de Administração do Desporto (Federação) e possuírem residência no Município de São Paulo.

Parágrafo único. A condição de atleta federado deverá ser atualizada anualmente, sendo a respectiva carteira de identificação suficiente para utilização do benefício.

Art. 4º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de São Paulo, 06 de janeiro de 2016.


MILTON LEITE
Presidente em exercício

ARS/chll

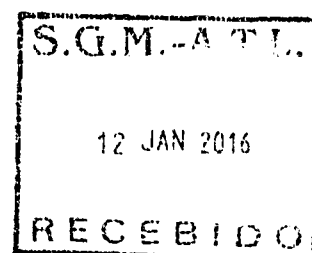


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

46
01-362
2017

São Paulo, 12 de janeiro de 2015.

Recebi ofício SGP-23 nº 44, de 06 de janeiro de 2016, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 362/13, de autoria dos Vereadores George Hato, Calvo, Nelo Rodolfo e Ricardo Nunes.



Albertina Florentina da Silva
RG: 703.092.4
SGM/ATL



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 07

do processo nº 01-362 de 20.13, 04, 02, 16 (a)

Crédito de Despesa em Conta de
Aplicação Financeira

À SGP-22 – Sr. Supervisor,

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

SGP-23, 04/02/2016


ANDERSON ROGERIO DE SOUZA
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo