C

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

01-0374/2013

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

O DE LEI		01 - 0374 / 2013	DE	2013	
A LEGISLATIVA:	PL	01 - 0374 / 2013	DE	28/05/2013	
IVENTE:	VEREADOR	LAÉRCIO BENKO			

E M E N T A: INSTITUI O PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ARQUIVADO EM 24/05/2017

CHEFE DE SEÇÃO

Adriana de França Silva
Consultor Técnico Legislativo
CRB 8/5579
RF 11.139

Folha nº 01 do proc
Nº 01 - 374 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

20° GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

Projeto de Lei nº 01 - PL
01- 00374/2013

INSTITUI O PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1° - Todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou microônibus deverão contar com os seguintes itens:

I- suspensão a ar;

II- ar condicionado;

III- circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;

IV- bancos acolchoados;

V- monitores de televisão;

VI- motor elétrico, híbrido ou por combustão à etanol;

VII- câmbio automático;

VIII- direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Art. 2° - A implantação dos itens mencionados no artigo 1° da presente lei deverá ser realizada em todos os veículos, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso.

Art. 3° - O descumprimento no tocante a modernização da frota, com as especificações dos itens constantes desta lei, pelas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo, acarretará multa mensal de R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), corrigida pelo índice da inflação IPC/FIPE, até sua adequação a presente legislação.

28 MAI 2013

DMP - SGP.22 - 28/05/2013 - 14:56 - 004548 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº 2 a 4 e folha de informação sob nº 5. 28/5/13

Ass:

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 02 do proc
Nº 01.374 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

20° GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

Art. 4º - Esta lei deverá ser regulamentada pelo Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 5º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em

Laércio Benko
Vereador

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 03 do proc
Nº 01-374 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

20° GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem como escopo a redução do esforço do motorista, bem como a melhoria da qualidade de vida da população do Município de São Paulo, por meio do maior conforto e segurança disponibilizado para os passageiros do transporte público.

Com a implantação dos novos itens o motorista passa a comandar o veículo com maior facilidade e segurança reduzindo o esforço e o espaço de manobras, o que torna mais seguro controlar o veículo em situações críticas, como estouro de pneus, desníveis acentuados na pista, desvio de obstáculos, etc., além de possibilitar manobras mais precisas.

As vantagens de se ter um veículo com suspensão a ar disponível são amplas e justificam o valor do investimento inicial, referido sistema possibilita a absorção dos impactos das ruas e avenidas e por consequência a não transferência dos mesmos ao veículo e as pessoas transportadas.

Outra importante vantagem em razão da distribuição da carga sobre os eixos e por consequência aos jogos de pneus que é feita por igual, é a extensão considerável da vida útil dos freios e pneus.

Outro importante item no conforto dos passageiros é o ar condicionado que propicia a inalação de um ar mais puro no interior do veículo, evitando a entrada de gases, fumaça, odores, fuligem, poeira e umidade. Além disso auxilia no controle do stress, visto que com o veículo trafegando com as janelas fechadas, isso propicia a diminuição de ruídos provenientes do ambiente externo, bem como também elimina a fadiga e o desconforto provocados em dias de calor ou frio.

Na questão da segurança o ar condicionado melhora a aerodinâmica do veículo de forma acentuada, já que passa a trafegar com vidros fechados, propicia também maior visibilidade nos dias chuvosos e úmidos, pois o sistema desumidifica o ar, evitando que os vidros embaçem.

Convém ressaltar ainda que além do conforto e segurança proporcionada pela instalação do ar condicionado, este equipamento permite ainda na conservação de estofamentos e revestimentos internos que tem sua duração ampliada, proporcionando assim economia às empresas.

A implantação de sistema de câmeras de ajudará na redução dos crimes ocorridos no interior de coletivos, bem como propiciará o acompanhamento da qualidade da prestação do serviço oferecido à população por parte do Poder Público.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 04 do proc
Nº 01-374 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

20° GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

A implantação de monitores de televisão com inserção de notícias propiciará aos usuários manterem-se informados dos acontecimentos do dia a dia enquanto viajam em direção a sua residência ou trabalho. Ademais, em momento futuro poderia ser inserido na programação dos monitores propagandas em geral, possibilitando assim para o Poder Público uma melhor arrecadação com estas receitas obtidas, questão esta objeto de normatização futura.

A implantação de motor elétrico, híbrido ou por combustão à etanol visa a diminuição da poluição no Município de São Paulo, proporcionando assim um considerável ganho na qualidade de vida, não só para os usuários do sistema de coletivos, bem como para toda a população em geral que em curto espaço de tempo poderá perceber a melhoria na qualidade do ar, vez que o nº de veículos de transporte de passageiros é de cerca de quinze mil veículos.

Outro equipamento que agrega significativas vantagens ao conforto do motorista e dos passageiros é o câmbio automático, vantagens estas que ficam mais evidentes no trânsito urbano, onde a maior quantidade de paradas em trechos curtos e repetidas trocas de marcha acabam impondo grande esforço sobre uma embreagem, principalmente em áreas com topografia irregular. O maior conforto ao operador também é importante, reduzindo significativamente a incidência de lesões que levam ao afastamento do trabalho, pois proporciona uma significativa redução do desgaste físico do operador, fazendo com que se mantenha um maior nível de atenção às condições do trajeto, favorecendo as práticas de direção defensiva.

O câmbio automático evita ainda os "trancos" ocorridos no interior do veículo em caso de erro na passagem de marcha, propiciando assim, mais segurança e conforto aos passageiros.

Assim, a implantação destes itens permitirá a utilização de uma frota mais eficaz, menos poluente, mais segura e confortável, permitindo que no futuro todos os veículos do transporte coletivo urbano de passageiros sejam atendidos com veículos com referidas qualidades, consequentemente levando uma melhoria na qualidade de vida para a já tão sofrida população de São Paulo, que sobretudo terá uma melhoria na saúde, diminuindo-se por consequência a utilização dos serviços públicos de saúde, gerando assim economia para os cofres públicos.

Portanto, face a esta breve explanação o presente projeto de lei possui totais condições de ser aprovado pelos nobres pares, para que se possa contribuir de forma efetiva para a melhoria da qualidade de vida do povo de São Paulo.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 65

do processo nº 01 - 374 de 2013, 28/5/13 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE

ÀS COMISSÕES DE: 28 MAI 2013

Const, Just e Leg. Participativa
Adm. Pública
Trânsito, Transp., At. Econ., Turismo Lazer e Gastronomia
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

Carlos Roberto da Silva
Supervisor Substituto de SGR.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS
EM 29/05/13 AS 16:50 hs
POR Mª José
SAÍDA: 10/06/13 ÀS: 19 h ASS.:

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s), rubricado(s) sob nº(s) 06 a 145 e folha de informação sob nº ——. 20/06/2013

Mª José

Maria José de Oliveira
RF 10.940

Folha nº 06
Nº 01-0374 do proc.
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0374/13

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

- Lei Orgânica do Município de São Paulo, especialmente o artigo 175;

– Lei Municipal nº 6.520, de 25 de maio de 1964, que obriga a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências;

– Lei Municipal nº 8424, 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. O art. 12 da referida Lei, com a redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, e pela Lei nº 11.089, de 11 de setembro de 1991, prevê que a Prefeitura somente poderá conceder isenção de pagamento de passagem nos casos expressos em lei, podendo, no entanto, 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);

-Lei Municipal nº 9.651, de 24 de novembro de 1983, que autoriza a concessão de isenção de pagamento de tarifas nos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos –CMTC, as pessoas com mais de 65 anos de idade, e dá outras providências;

– Lei Municipal nº 10.039, de 08 de janeiro de 1986, que dispõe sobre o sistema de informações ao público, referente aos ônibus municipais, com alterações da Lei nº 13.441/02;

-Lei Municipal nº 11.250, de 1º de outubro de 1992, que dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências, com as alterações da Lei nº 143988, de 29 de setembro de 2009;

– Lei Municipal nº 11.598, de 11 de julho de 1994, que dispõe sobre a obrigatoriedade de afixação do itinerário percorrido na parte interna dos ônibus que circulam pelas vias públicas da cidade de São Paulo, e dá outras providências;

-Lei Municipal nº 11.655, de 18 de outubro de 1994, que dispõe sobre a isenção de pagamento de passagem no transporte coletivo urbano de ônibus as mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade;

– Lei Municipal nº 11.851, de 10 de setembro de 1995, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Trafego de ônibus - FUNCOR, e dá outras providências;

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

– Lei Municipal nº 13.094, de 08 de dezembro de 2000, que dispõe sobre o envio de relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo, e dá outras providências;

– Lei Municipal nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário do Sistema de Transporte Coletivo do Município;

– 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;

- Lei Municipal nº 13.542, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo, com a alteração da Lei nº 13.612, de 26 de junho de 2003;

- Lei Municipal nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003, que dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo;

- Lei Municipal nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT;

– Lei Municipal nº 14.645, de 18 de dezembro de 2007, que dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências;

– Lei Municipal nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008, que dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros do Município de São Paulo;

– Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (especialmente art. 6º)

-Lei Municipal nº 14.988, de 29 de setembro de 2009, que dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992;

- Decreto nº 41.073, de 30 de agosto de 2001, que institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transporte Urbano, e dá outras providências (art. 2º);

- Decreto Municipal nº 41.967, de 14 de maio de 2002, dispõe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo;

- Decreto Municipal nº 42.184, de 11 de julho de 2002, que dispõe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

- Decreto Municipal nº 42.781, de 08 de janeiro de 2003, que estabelece disposições transitórias ao Sistema Integrado de Transporte coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

- Decreto Municipal nº 46.367 de 21 de setembro de 2005, que estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema Integrado de Transporte coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo,com alteração dos Decretos n º 47.372 de 14 de junho de 2006, 47.450, de 06 de junho de 2006 e 53.046, de 26 de março de 2012;

-Decreto Municipal nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006,que dispõe sobre a política e a estrutura tarifária, 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, com alteração do Decreto nº 49.822/08;

- Decreto Municipal nº 49.399, que regulamenta a Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007 que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDP) e do Programa de Identificação Automática de Veículos (PRIAV);

-Decreto Municipal nº 51.191, de 20 de janeiro de 2010, que regulamenta a apresentação de relatórios e demonstrativos decorrentes da execução orçamentária e financeira da Administração Indireta e dos Fundos;

- Decreto Municipal nº 53.887, de 08 de maio de 2013, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução;

- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 209/03, que institui o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

- Resolução da Câmara Municipal de São Paulo nº 07, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público;

PL 0228/98, de um grupo de Vereadores, que dispõe sobre a segurança e qualidade no transporte coletivo urbano no Município de São Paulo;

- PL 0363/01, do Vereador Antônio Carlos Rodrigues, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes de motores;

- PL 0186/03, do Vereador Gilberto Natalini, que dispõe sobre a instalação de transmissão automática nos veículos a frota do sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo;

- PL 0216/03, do Vereador Gilberto Natalini, que dispõe sobre o uso de gás natural, de hidrogênio, de motor híbrido ou de qualquer fonte de energia com menor potencial poluidor nos veículos integrantes da frota do Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo;

- PL 0113/07, de um grupo de Vereadores, que consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins;

- PL 0440/07, do Vereador Senival Moura, que dispõe sobre a obrigatoriedade de toda frota de veículo pertencente à Municipalidade ou que prestem serviços a esta, serem movidos a combustível; gás natural, álcool etanol, biodiesel ou outra fonte de energia menos poluente;

- PL 0638/07, do Vereador Aurélio Nomura, que cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE);

- PL 0216/10, do Vereador Abou Anni, que dispõe sobre Transporte Coletivo Privado para Universitários, estudantes de cursos técnicos, preparatórios e demais cursos de duração prolongada, no âmbito do Município de São Paulo;

- PL 0277/11, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbidro no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências;

- PL 0276/12, do Vereador Donato, que estabelece a política municipal ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio e dá outras providências;

- PL 0017/12, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre a instalação de câmeras de vigilância em ônibus públicos na cidade de São Paulo;

- PL 0330/11, do Vereador Donato, que institui o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

- PL 0001/2013, dos Vereadores Calvo, George Hato, Nelo Rodolfo e Ricardo Nunes, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT, e dá outras providências.

- PL 0054/13, do Vereador Ricardo Nunes, que dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário (STPHSP), nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo;

- PL 0153/13, do Vereador Vavá, que dispõe sobre a escola de formação de trabalhadores do transporte público – "garagem escola", no Município de São Paulo;

- PL 0205/13, do Vereador Vavá, que dispõe sobre vestuário padronizado aos trabalhadores do transporte público rodoviário urbano no Município de São Paulo;

Folha nº 10 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

- PL 0217/13, do Vereador Laercio Benko, que estabelece o programa de incentivo à utilização de transporte público municipal.

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

A pesquisa legislativa constatou que, apesar de existir uma grande produção legislativa acerca do tema "transporte público", não há qualquer lei com idêntico teor do projeto sob análise, o qual versa especificamente sobre a modernização da frota de transporte público municipal.

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

São Paulo, 17 de junho de 2013.

Juliana Trindade von Teschenhausen Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414

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

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

LEI ORGÂNICA

DO

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

(CONSOLIDAÇÃO)

Parágrafo único - Para o cumprimento do disposto neste artigo, o Município buscará a cooperação financeira e técnica do Estado e da União.

Art. 168 - A política municipal de habitação deverá prever a articulação e integração das ações do Poder Público e a participação popular das comunidades organizadas através de suas entidades representativas, bem como os instrumentos institucionais e financeiros para sua execução.

Parágrafo único - O plano plurianual do Município, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual darão prioridade ao atendimento das necessidades sociais na distribuição dos recursos públicos, destinando verbas especiais para programas de habitação para a população de baixa renda segundo avaliação sócio-econômica realizada por órgão do Município.

Art. 169 - Lei Municipal estabelecerá os equipamentos mínimos necessários à implantação dos conjuntos habitacionais de interesse social.

Art. 170 - O Município, a fim de facilitar o acesso à habitação, apoiará a construção de moradias populares, realizada pelos próprios interessados, por cooperativas habitacionais e através de modalidades alternativas.

Parágrafo único - O Município apoiará o desenvolvimento de pesquisa de materiais e sistemas construtivos alternativos e de padronização de componentes, visando garantir o barateamento da construção.

Art. 171 - Considera-se para os efeitos desta lei, habitação coletiva precária, de aluguel, a edificação alugada no todo ou em parte, utilizada como moradia coletiva multifamiliar, com acesso aos cômodos habitados e instalações sanitárias comuns.

§ 1° - As habitações coletivas multifamiliares, com cadastro específico a ser instituído, serão submetidas a controle dos órgãos municipais, visando melhorar as condições de segurança e higiene dos imóveis.

§ 2° - As irregularidades, nos termos da legislação própria, cometidas por proprietários, sublocadores ou terceiros que tomem o lugar destes em imóveis alugados que se constituam em habitações coletivas precárias, acarretarão aos mesmos, além das sanções civis e criminais cabíveis, outras penalidades e providências administrativas previstas em lei.

CAPÍTULO IV
DO TRANSPORTE URBANO

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

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

I - o transporte público de passageiros;
II - as vias de circulação e sua sinalização;
III - a estrutura operacional;
IV - mecanismos de regulamentação;
V - o transporte de cargas;
VI - o transporte coletivo complementar.

Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1° - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

§ 2° - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3° - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

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

I - o planejamento e o regime de operação;
II - o planejamento e a administração do trânsito;
III - normas para o registro das empresas operadoras;
IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;
VI - normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;
VII - normas relativas às características dos veículos;
VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;

IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;
X - as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;
XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

Art. 176 - Nos casos em que a operação direta do serviço estiver a cargo de particular, o operador, sem prejuízo de outras obrigações, deverá:

I - cumprir a legislação municipal;
II - vincular ao serviço os meios materiais e humanos utilizados na sua prestação, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, automaticamente com a simples assinatura do contrato, termo ou outro instrumento jurídico.

Art. 177 - Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

§ 1° - Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, o Poder Público ou seu delegado poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, através do controle dos meios materiais e humanos vinculados ao mesmo, como veículos, oficinas, garagens, pessoal e outros.

§ 2° - Independentemente da previsão do § 1° deste artigo, poderá ser desde logo rescindido o vínculo jurídico pelo qual o particular passou a operar o serviço.

Art. 178 - As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7°, inciso III desta Lei.

Parágrafo único - Até 5 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará a Câmara Municipal as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados.
(Alterado pela Emenda 07/91)

Art. 179 - Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas;
II - o transporte fretado, principalmente de escolares;
III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;
IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

CAPÍTULO V
DO MEIO AMBIENTE

Folha nº 15 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **6520**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 6.520 25/05/1964 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Obriga a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 14/1964

Autor(es): Laercio Corte

[Back]

LEI N.o 6.520, DE 25 DE MAIO DE 1964

Obriga a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências.

Francisco Prestes Maia, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 1964, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.o — Passa a ser obrigatório a fixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, quer pertencentes à Companhia Municipal de Transportes Coletivos, quer aos das emprêsas sub-concessionárias.

§ 1.o — Em caso de itinerário extenso, deverão ser registradas as principais vias do mesmo.

§ 2.o — Todos os ônibus e troleibus deverão ostentar, na frente, o número correspondente à linha fornecida pela C.M.T.C., bem como o nome da linha.

Art. 2.o — Sem o cumprimento de tais exigências, contidas no artigo 1.o, os ônibus particulares ou da C.M.T.C. não poderão obter o licenciamento.

Art. 3.o — A infração do disposto no artigo 1.o, por parte da emprêsa concessionária, ou da contratante para prestação de serviços, implica nas sanções previstas nos respectivos contratos, para casos de falta das condições mínimas para o tráfego.

Art. 4.o — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições m contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 25 de maio de 1964, 411.o da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Francisco Prestes Maia** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Aloysio Ferraz Pereira** — O Secretário de Finanças, **Joaquim Monteiro de Carvalho** — O Secretário de Obras, **José de Mello Malheiro.**

Publicada na Diretoria do Departamento do Expediente e do Pessoal, da Secretaria dos Negócios Internos e Jurídicos, em 25 de maio de 1964. — O Diretor, **Hedair Labre França.**

Folha nº 17 do proc.
Nº 01-0374 de 20 13
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **8424**

Total de referências : **1**

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 complem.: - 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 metroviário, 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 inocorrer 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 nº 19 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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 outras 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, observado 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, 437º da fundação de São Paulo.
LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos
AMIR 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

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 Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agosto 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 dada 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 redução de, pelo menos, 10% (dez por cento) 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 - (VETADO)"

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de setembrode 1991, 4389 da fundação de São Paulo.
LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
DALMO 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 Municipal

LEI Nº 11.082 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 redação dada pela Lei 10.839, de 20/02/90.

Arnaldo de Abreu Madeira, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara 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 validade para a sua utilização nem precisarão ser trocados quando da superveniência de alterações tarifárias."

Art. 2º - .....

Câmara Municipal de São Paulo, 1º 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 Shimabukuro

Folha nº 20 do proc.
Nº 01-0374 de 20/13
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 21
Nº 01-0374 do proc.
de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **9651**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 9.651 24/11/1983 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza a concessao de isençao do pagamento de tarifas nos onibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, as pessoas com mais de 65 anos de idade, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 211/1983 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Mario Covas

Regulamentação: Decreto nº 19.386/1983 - Regulamenta 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.

[Back]

Folha nº 22 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

LEI N. 9.651 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1983

Autoriza a concessão de isenção do pagamento de tarifa, nos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, às pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, e dá outras providências

Mário Covas, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de novembro de 1983, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica autorizada a concessão de isenção de pagamento de tarifa, nos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, às pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Mário Covas — Prefeito do Município.

Folha nº 23 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **10039**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 10.039 08/01/1986 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre sistema de informaçoes ao publico, referente aos onibus da Capital.
Projeto: Projeto de Lei Nº 252/1985 (ver documento)
Autor(es): Marcos Mendonça
Alterações: Lei 13.441/2002 - Introduz artigo a esta Lei. (ver documento)

[Back]

Folha nº 24 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 10.039, DE 08 DE janeiro DE 1.986

Dispõe sobre sistema de informações ao público, referente aos ônibus da Capital.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 1.985, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Nos pontos iniciais e finais de todas as linhas de ônibus que servem na Capital deverá ser fixado um painel, com informações sobre horários de partida, tarifa, descrição do trajeto em pequeno mapa, indicando ruas adjacentes mais utilizadas, endereço da empresa e telefones para sujestões e reclamações.

§ 1º - Painéis análogos àqueles de que trata o "caput" deste artigo deverão também ser implantados em outros pontos e paradas de ônibus, escolhidos por critérios a serem fixados pelo Executivo, com o objetivo de manter adequado sistema de informações ao público.

§ 2º - No interior dos ônibus, em lugar visível, deverá ser fixado um mapa, de menor tamanho, similar ao previsto no "caput" deste artigo.

Art. 2º - Poderá, mediante prévia autorização do Executivo e de acordo com critérios por ele estabelecidos, ser incluída publicidade nos painéis e mapas a que alude o artigo anterior.

Art. 3º - A implantação e manutenção do sistema de informações de que trata a presente lei será de responsabilidade do Poder Público.

Art. 4º - O sistema de informações previsto nesta lei deverá ser implantado no prazo de 5 (cinco) meses a partir do início de sua vigência.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 08 de janeiro de 1.986, 432º da fundação de São Paulo.
JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO
CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças
ROBERTO SALVADOR SCARINGELA, Secretário Municipal de Transportes
ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 08 de janeiro de 1.986.
JOÃO CARLOS FREITAS DE CAMARGO, Secretário do Governo Municipal

Retificação da publicação do dia 9/janeiro/1.986
Lei nº 10.039, de 8 de janeiro de 1.986
No Art. 1º - Leia-se como segue e não como constou:
.....Capital deverá ser fixado.....empresa e telefones para sugestões e reclamações.

Folha nº 25 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF. 10.940

LEI Nº 13.441, DE 14 DE OUTUBRO DE 2002
(Projeto de Lei nº 470/01, do Vereador Humberto Martins - PDT)

Introduz artigo na Lei nº 10.039, de 08 de janeiro de 1986, que dispõe sobre sistema de informações ao público, referente aos ônibus da Capital.

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 17 de setembro de 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - Fica introduzido o artigo 5º na Lei nº 10.039, de 08 de janeiro de 1986, com a seguinte redação:
"Art. 5º - O prazo para manutenção e atualização das placas indicativas de que trata o artigo 1º desta lei é de 6 (seis) meses".
Art. 2º - O artigo 5º fica renumerado como artigo 6º.
Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de outubro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de outubro de 2002.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **11250**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.250 01/10/1992 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a isençao de tarifa no sistema de transporte coletivo do Municipio aos deficientes fisicos e mentais, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 63/1991 (ver documento)

Autor(es): Edson Falanga

Alterações: Lei 14.988/2009 - Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista nesta Lei. (ver documento)

[Back]

Folha nº 27 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 11.250 , DE 1 DE OUTUBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 63/91, do Vereador Edson Falanga)

Dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e dá outras 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 9 de setembro de 1992, decretou e eu pronulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica autorizada a concessão de isenção de pagamento da tarifa, nas linhas urbanas de ônibus e trôleibus operadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, incluindo-se as linhas dos Sistemas Executivo e Micro-ônibus, e pelas empresas permissionárias, às pessoas portadoras de deficiência física ou mental.

Art. 2º - Nos casos das pessoas portadoras de deficiência mental, autistas, mongolóides e correlatos, deverá ser apresentado laudo médico de Instituto comprovadamente especializado na doença, atestando a necessidade de acompanhante, que terá também a gratuidade da tarifa.

Art. 3º - Para o fim específico desta lei, a CMTC cadastrará os interessados e fornecerá, gratuitamente, carteira especial de identificação.

Parágrafo único - As pessoas beneficiadas poderão entrar pela porta da frente do ônibus, ou pela que for adaptada para esse fim.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei (VETADO).

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1 de Outubro de 1992, 439º da fundação de São Paulo.
LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
DALMO 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 1 de outubro de 1992.
PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 28
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 14.988, DE 29 DE SETEMBRO DE 2009

(Projeto de Lei nº 302/07, do Vereador Toninho Paiva - PR)

Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de setembro de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Para fins da isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autorizada pela Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992, a relação das patologias e diagnósticos será definida e atualizada de acordo com a Classificação Internacional de Doenças - CID.

Art. 2º Incumbirá às Secretarias Municipais de Transportes e da Saúde definir e atualizar a listagem a que se refere o art. 1º desta lei, mediante portaria conjunta.

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

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de setembro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de setembro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 29 do
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **11598**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.598 11/07/1994 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a obrigatoriedade de afixaçao na parte interna dos onibus que circulam pelas vias publicas da cidade de Sao Paulo, do itinerario percorrido, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 187/1993 (ver documento)

Autor(es): Jose Viviani Ferraz

[Back]

LEI Nº 11.598 , DE 11 DE JULHO DE 1994
(Projeto de Lei nº 187/93, do Vereador José Viviani Ferraz)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da afixação na parte interna dos ônibus que circulam pelas vias públicas da cidade de São Paulo, do itinerário percorrido, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de **15 de junho de 1994**, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Todos os ônibus que circulam pela cidade de São Paulo na exploração das respectivas linhas, quer da Companhia Municipal de Transportes Coletivos ou das empresas particulares, vinculadas ao sistema de transporte municipalizado de passageiros, estão obrigados a manter afixados em seu interior, em local de fácil visualização, e, em letras garrafais, o itinerário percorrido.

§ 1º - O itinerário a que se refere o "caput" do presente artigo, é aquele constante das principais vias percorridas por todo o trajeto, desde o ponto inicial e o final, e, vice-versa.

§ 2º - Havendo desgaste ou dano na identificação do referido itinerário, o mesmo deverá ser substituído ou reformado, conforme o caso exigir, permanecendo em condições de leitura.

§ 3º - Sempre que houver mudança no trajeto percorrido, far-se-á a referida alteração no itinerário, ou se for o caso sua substituição, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da oficialização da referida mudança.

Art. 2º - Os ônibus que atualmente exploram suas respectivas linhas, terão o prazo de 60 (sessenta) dias para se adaptarem ao aqui estatuído, a partir da vigência da presente lei.

Art. 3º - A autorização para circulação de novos ônibus, somente será concedida pela autoridade municipal competente, desde que plenamente satisfeita a presente lei.

Art. 4º - No caso do descumprimento da presente lei, o infrator será intimado a regularizar a situação no prazo de 15 (quinze) dias, e não o fazendo, ficará sujeito a multa de 10 (dez) UFMs por ônibus, renováveis a cada 30 (trinta) dias até sua efetiva regularização.

Art. 5º - As despesas decorrentes com a execução da presente lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de julho de 1994, 441º da fundação de São Paulo.
PAULO MALUF, PREFEITO
JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de julho de 1994.
EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 31 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **11655**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.655 18/10/1994 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a isençao de pagamento de passagem no transporte coletivo urbano de onibus as mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

Projeto: Projeto de Lei Nº 58/1994 (ver documento)

Autor(es): Alberto Calvo

Notas complem.: - Lei nº 11.381/1993 - Autoriza o Executivo Municipal a conceder a isençao do pagamento da tarifa nas linhas urbanas de onibus as mulheres com mais de sesenta anos de idade.
- Decreto nº 34.321/1994 - Regulamenta a Lei nº 11.381/1993.

[Back]

LEI Nº 11.655 **, DE** 18 **DE** OUTUBRO **DE 1994**
(Projeto de Lei nº 58/94, do Vereador Alberto Calvo)

Dispõe sobre a isenção de pagamento de passagem no transporte coletivo urbano de ônibus às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica assegurada a gratuidade de transporte coletivo nas linhas de ônibus e trolebus operadas pela Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) e empresas particulares permissionárias de serviços de transporte coletivo às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

Art. 2º - O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de outubro de 1994, 441º da fundação de São Paulo.
PAULO MALUF, PREFEITO
JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de outubro de 1994.
EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 33 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11851**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.851 10/07/1995 (ver documento)
Revogado(a) parcialmente
Ementa: Dispoe sobre a instituiçao do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Trafego de onibus - FUNCOR, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 326/1995 (ver documento)
Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf
Regulamentação: Decreto nº 36.885/1997 - Regulamenta 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.
Revogação: Lei nº 13.241/2001 - Revoga os incisos III e IV do art. 2º desta Lei. (ver documento)

[Back]

LEI Nº 11.851 , DE 10 DE JULHO DE 1995

Dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituído, junto à Secretaria Municipal de Transportes, nos termos dos artigos 71 a 74 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, um Fundo Especial denominado Fundo Municipal do Sistema dos Corredores Segregados Exclusivos para o Tráfego de ônibus - FUNCOR.

Parágrafo único - O Fundo, de natureza contábil e cárater rotativo, terá duração de 8 (oito) anos, a partir do início da operação do primeiro corredor do Sistema, prorrogável por mais 2 (dois) anos.

Art. 2º - Constituirão receitas do FUNCOR:

I - Dotações Orçamentárias e créditos adicionais que lhe forem destinados;

II - Rendimentos provenientes da aplicação financeira de seus recursos;

III - Excesso da arrecadação tarifária, a que se refere o artigo 6º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991;

IV - O valor integral arrecadado pela imposição de multas às empresas contratadas para a execução dos serviços de operação do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros por descumprimento das normas específicas que regulam o fornecimento do referido Sistema;

V - Outras rendas eventuais.

Art. 3º - Os recursos do FUNCOR serão integralmente utilizados para o pagamento de serviços e obras em vias segregadas, terminais de integração e de transferência, pontos de embarque e desembarque e outros investimentos de infra-estrutura necessários à implantação do Sistema dos Corredores Segregados e Exclusivos para o Tráfego de ônibus.

Parágrafo único - A utilização dos recursos do FUNCOR obedecerá a um cronograma de dispêndio anual, a ser elaborado pelo Conselho Deliberativo de que tratam os artigos 5º e 6º desta lei.

Art. 4º - Os recursos do FUNCOR serão obrigatoriamente movimentados em conta especial, pela Secretaria das Finanças, que aplicará suas disponibilidades no mercado financeiro.

Parágrafo único - O resultado dessas aplicações financeiras reverterá à própria conta.

Art. 5º - A administração do FUNCOR será efetuada por um Conselho Deliberativo, auxiliado por uma Secretaria Executiva, competindo ao Conselho o estabelecimento das diretrizes e determinações para a operacionalização do Sistema.

Art. 6º - O Conselho Deliberativo do FUNCOR terá a seguinte composição:

I - O Secretário Municipal de Transportes, que exercerá a Presidência;

II - O Secretário Municipal das Finanças;

III - O Secretário do Governo Municipal;

IV - O Secretário Municipal do Planejamento;

V - O Secretário Municipal de Vias Públicas;

VI - O Diretor Presidente da São Paulo Transportes S/A.

§ 1º - O Conselho deliberará pela maioria de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, na hipótese de empate.

§ 2º - Os membros do Conselho Deliberativo não receberão remuneração pela participação no colegiado.

§ 3º - O FUNCOR será representado pelo Presidente do Conselho.

Art. 7º - O exercício das atribuições pertinentes à Secretaria Executiva será de competência da São Paulo Transportes S/A, responsável pela operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, na qualidade de sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, cabendo-lhe a execução das diretrizes e determinações originárias do Conselho Deliberativo.

Art. 8º - O Secretário Municipal de Transportes encaminhará ao Prefeito, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados do encerramento de cada exercício financeiro, a prestação anual de contas do Fundo.

Art. 9º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 10 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de julho de 1995, 442º da fundação de São Paulo.
PAULO MALUF, PREFEITO
FRANCIS SELWYN DAVIS, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
REYNALDO EMYGDIO DE BARROS, Secretário de Vias Públicas
CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes
ROBERTO PAULO RICHTER, Secretário Municipal do Planejamento
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de julho de 1995.
EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 34 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 35 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13094**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.094 08/12/2000 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre o envio de relatorio mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalizaçao, Gerenciamento e Gestao de Transporte Coletivo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 484/1997 (ver documento)

Autor(es): Devanir Ribeiro

[Back]

LEI 13.094 DE 08 DE DEZEMBRO DE 2000.
(Projeto de Lei 484/97, do Vereador Devanir Ribeiro)

Dispõe sobre o envio de relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo, e dá outras providências.

Armando Mellão Neto, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara 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 - O Poder Executivo, através de seus órgãos competentes, enviará à Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.
§ 1º - O relatório a que se refere o "caput" deste artigo deve ser enviado à secretaria da comissão parlamentar permanentesupra-referida de forma escrita e digitalizada em disquete, nele devendo constar as seguintes informações:
I - o número de passageiros transportados;
II - os valores arrecadados pela tarifa;
III - os dados sobre o funcionamento do sistema, número de veículos em circulação e possíveis autuações às empresas contratadas por falha ou irregularidade;
IV - os valores devidos às empresas contratadas pelo sistema de transporte coletivo, com justificativa embasada nos dados coletados;
V - os valores gastos para a manutenção do sistema;
VI - os valores comparativos entre os gastos relacionados pelas empresas com o custeio das operações, apresentando expressamente os valores gastos com salários e vale-refeição dos trabalhadores vinculados à operação do sistema de transporte coletivo, discriminados por empresas.
§ 2º - O relatório a que se refere esta lei deverá ser entregue até o décimo dia útil do mês subseqüente ao que o mesmo se refere.
Art. 2º - A Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica realizará audiência pública para analisar os dados fornecidos.
Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Câmara Municipal de São Paulo, 08 de dezembro de 2000.
O Presidente, Armando Mellão Neto
Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 08 de dezembro de 2000.
O Diretor Geral, Luiz Carvalho Diniz

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 37
Nº 01-0374 do proc.
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13207**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.207 09/11/2001 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a orientaçao e o auxilio ao usuario dos onibus que integram o sistema de transporte coletivo do municipio, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 82/2001 (ver documento)

Autor(es): Alcides Amazonas; Dalton Silvano

[Back]

Folha nº 38 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

Dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e dá outras providências.

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

Folha nº 39 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13542**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.542 24/03/2003 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a proibiçao de novas aquisiçoes de onibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 91/2002 (ver documento)

Autor(es): Alcides Amazonas

Regulamentação: Decreto nº 43.908/2003 - Regulamenta 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.

Alterações: Lei 13.612/2003 - Acrescenta par. unico ao art. 1º desta Lei. (ver documento)

[Back]

LEI Nº 13.542, DE 24 DE MARÇO DE 2003
(Projeto de Lei nº 91/02, do Vereador Alcides Amazonas - PC do B)

Dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo 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 25 de fevereiro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - O Sistema de Transporte Coletivo por ônibus no Município de São Paulo não permitirá novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.
Art. 2º - Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.
Art. 3º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.
Art. 4º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de março de 2003, 450º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de março de 2003.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 13.612, DE 26 DE JUNHO DE 2003
(Projeto de Lei nº 221/03, do Vereador Antonio Carlos Rodrigues - PL)

Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de junho de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º- O artigo 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março, passa a vigorar acrescido de um parágrafo único com a seguinte redação:
"Parágrafo único - Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado por laudo técnico da SPTrans, será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro."
Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.
Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de junho de 2003, 450º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos
LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de junho de 2003.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 42 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13697**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.697 22/12/2003 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a criaçao do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 580/2003 (ver documento)

Autor(es): Tiao Bezerra

Revogação: Revoga o Decreto nº 41.391/2001. (ver documento)

Notas complem.: - Decreto nº 44.770/2004 - Transfere a execução e a operacionalização do Programa criado por esta Lei para as Subprefeituras.

[Back]

LEI Nº 13.697, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2003
(Projeto de Lei nº 580/03, do Vereador Tião Bezerra - PT)

Dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, 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 27 de novembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituído o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, com o objetivo de garantir aos alunos matriculados o acesso às escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.

Art. 2º - O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta constitui-se no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até as residências, realizado por operadores selecionados nos termos da legislação vigente.

Art. 3º - Para participar do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta o aluno deverá estar matriculado em escola municipal de ensino infantil ou fundamental.

Art. 4º - O serviço de transporte escolar instituído neste Programa será operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor, maior de 18 anos, que permanecerá no veículo durante todo o trajeto, auxiliando no embarque e desembarque dos alunos, bem como zelando pela segurança dos alunos transportados.

Parágrafo único - O Poder Público deverá fornecer ao condutor do veículo e ao monitor crachá específico, que deverá ser portado em local visível, durante toda a execução do serviço.

Art. 5º - Os condutores deverão preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares referentes ao transporte escolar, a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 6º - O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta será implantado gradativamente, observando-se, para definição dos alunos a serem atendidos, os seguintes critérios, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria Municipal de Educação:

I - problemas crônicos de saúde;
II - menor faixa etária;
III - menor renda familiar;
IV - maior distância entre a residência e a escola.

§ 1º - Terão prioridade na participação no Programa os alunos portadores de necessidades especiais.

§ 2º - Para os fins de aferição da renda familiar mencionada no inciso III deste artigo, considera-se família o núcleo de pessoas formado por, no mínimo, um dos pais ou responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como parentes ou outros indivíduos que residam com o grupo sob o mesmo teto e contribuam economicamente para sua subsistência.

Art. 7º - A implantação e operacionalização doPrograma de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta ficará a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que, por meio de portaria intersecretarial, definirão:

I - as metas e diretrizes necessárias à Implantação do Programa;
II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;
III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;
IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;
V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;
VI - os prazos para a implementação do Programa.

Art. 8º - Fica criada a Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, a ser constituída por portaria intersecretarial editada pelas Secretarias Municipais de Educação e de Transportes, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa.

Art. 9º - Até que seja publicado o ato administrativo a que se referem o "caput" do artigo 7º e o artigo 8º, observar-se-á o disposto na Portaria Intersecretarial SMT/SME nº 1, de 25 de abril de 2002.

Art. 10 - Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, e estar presentes com o mesmo nos horários e local estabelecidos para sua entrega ao monitor e recepção no retorno da escola.

Art. 11 - Toda falta do aluno deverá ser comunicada pelos pais ou responsáveis, por escrito, ao monitor, com a devida justificativa, dando este ciência do ocorrido à Diretoria da Escola.

Parágrafo único - A ocorrência de 05 (cinco) faltas consideradas injustificadas pela Diretoria da Escola implicará na exclusão do aluno do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 7º, observado o disposto no artigo 9º desta lei.

Art. 12 - (VETADO)
§ 1º - (VETADO)
§ 2º - (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)

Art. 13 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, da Secretaria Municipal de Educação, suplementadas se necessário.

Art. 14 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto nº 41.391, de 20 de novembro de 2001.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de dezembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos
LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
MARIA APARECIDA PEREZ, Secretária Municipal de Educação
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de dezembro de 2003.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 44 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14.488**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.488 19/07/2007 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

Projeto: Projeto de Lei Nº 21/2001 (ver documento)

Autor(es): Paulo Frange

Regulamentação: Decreto nº 49.399/2008 - Regulamenta 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.

[Back]

LEI Nº 14.488, DE 19 DE JULHO DE 2007
(Projeto de Lei nº 021/01, do Vereador Paulo Frange - PTB)
Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DAS FINALIDADES

Art. 1º Fica criado junto à Secretaria Municipal de Transportes, o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, que tem por objetivo o financiamento da expansão e aprimoramento contínuo das ações destinadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo.
Art. 2º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito deverão ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, visando desenvolver as seguintes atividades:
I - sinalização;
II - engenharia de tráfego e de campo;
III - policiamento e fiscalização;
IV - educação de trânsito.
§ 1º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
§ 2º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
§ 3º (VETADO)
§ 4º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)

CAPÍTULO II
DOS RECURSOS FINANCEIROS

Art. 3º O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito será constituído com verba proveniente da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito e convênio celebrado entre a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, e o Governo do Estado de São Paulo, nos termos do § 4º do art. 280 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO III
DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 4º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito serão movimentados em conta corrente específica, sendo administrados por um Conselho Diretor composto por 9 (nove) membros efetivos nomeados pelo Executivo.
Art. 5º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 6º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
VIII - (VETADO)
IX - (VETADO)

CAPÍTULO IV
DO CONSELHO DIRETOR

Art. 7º O Conselho reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente tantas vezes quanto necessário.
§ 1º As reuniões serão realizadas com a presença de pelo menos 03 (três) de seus membros e as deliberações serão tomadas mediante votação de maioria simples.
§ 2º Em caso de empate nas votações, caberá ao Presidente, o voto de qualidade.
Art. 8º Compete ao Conselho Diretor:
I - estabelecer as diretrizes para a gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;
II - aprovar as operações de financiamento, inclusive as realizadas a fundo perdido;
III - submeter anualmente à apreciação do Executivo Municipal relatório de atividades desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;
IV - administrar e prover o cumprimento da finalidade do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;
V - opinar quanto ao mérito, na aceitação de doação, legados, subvenções e contribuições de qualquer natureza;
VI - fiscalizar a arrecadação da receita e seu recolhimento à tesouraria da Prefeitura;
VII - (VETADO)
VIII - prestar contas à sociedade civil do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.
Art. 9º É vedada a remuneração, a qualquer título, pelo exercício das funções de Conselheiro Diretor e Fiscal, sendo estas funções consideradas como serviços relevantes prestados à comunidade.

Art. 10. Para a execução dos trabalhos relativos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, serão designados, por ato do Executivo, funcionários pertencentes ao quadro de administrações direta e indireta que compõe a estrutura da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.
§ 1º Dentre os servidores designados, o Presidente indicará o responsável pelos trabalhos de expediente.
§ 2º Os servidores da Administração Direta ou Indireta que interagem com o Conselho Diretor não terão direito a nenhuma vantagem, além daquelas inerentes aos cargos que exercem na Administração Municipal.

CAPÍTULO V
DO CONSELHO FISCAL

Art. 11. Compete ao Conselho Fiscal:
I - analisar e aprovar as prestações de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos econômicos-financeiros referentes à movimentação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;
II - subscrever junto ao Conselho Diretor o relatório de atividades anual desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ao Executivo Municipal.
Art. 12. A gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ficará a cargo da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá, para consecução dos seus objetivos:
I - utilizar de serviços de infra-estrutura da Secretaria, do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, inclusive alocando recursos humanos de seus quadros funcionais para desenvolver atividades administrativas específicas do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;
II - celebrar convênios, acordos e contratos de financiamento com pessoas jurídicas.

CAPÍTULO VI
DO PROGRAMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS - PRIAV

Art. 13. Fica criado no âmbito do Município de São Paulo o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, baseado em tecnologia de identificação por radiofreqüência, cujas características estão definidas na Resolução CONTRAN nº 212, de 13 de novembro de 2006.
Art. 14. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a celebrar os convênios necessários à implantação do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.
Art. 15. O Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV poderá ser implantado diretamente pelo Poder Executivo Municipal ou por terceiros, nos termos da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.
Art. 16. Os recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT serão utilizados prioritariamente para custear as ações e atividades relacionadas ao Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV.
Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET será a entidade coordenadora e gestora do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.
Art. 18. Fica incluído no Plano Plurianual do Município de São Paulo, aprovado pela Lei Municipal nº 14.123, de 28 de dezembro de 2005, o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV de que trata esta lei.

CAPÍTULO VII
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 19. As despesas com a execução desta lei correrão por verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 20. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.
Art. 21. No caso de extinção do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município atendidos os encargos e responsabilidades assumidos.
Art. 22. Aplica-se ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito o disposto no art. 71 e seguintes da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.
Art. 23. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de julho de 2007.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 49 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14645**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.645 18/12/2007 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 688/2006 (ver documento)

Autor(es): Aurélio Miguel

[Back]

Folha nº 50 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 14.645 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2007
(PROJETO DE LEI Nº 688/06)
(VEREADOR AURÉLIO MIGUEL - PR)

Dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências.

Antonio Carlos Rodrigues, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Ficam os concessionários e permissionários obrigados a enviar, periodicamente, ao respectivo órgão de trânsito fiscalizador, os registros dos tacógrafos instalados em todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Parágrafo único. Caberá ao órgão competente da Administração Pública fiscalizar a totalidade dos veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Art. 2º A eventual constatação do excesso de velocidade, através da leitura dos registros a que alude o art. 1º desta lei, acarretará aos infratores as respectivas sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo das penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas – RESAM.

Art. 3º Ficam os concessionários e permissionários obrigados a instalar, em local de fácil visibilidade, no interior de todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, painéis numéricos digitais, devidamente conectados aos tacógrafos, para controle e constatação dos passageiros da velocidade utilizada pelo condutor do veículo.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4º É de obrigatoriedade dos concessionários e permissionários a instalação de limitadores de velocidade em todos os veículos equipados com motores eletrônicos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, impedindo que os veículos trafeguem em velocidades superiores às definidas pelas normas e critérios técnicos estabelecidos pelo órgão gestor.

Art. 5º (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º O não-atendimento ao disposto na presente lei (VETADO) implicará a imposição de multa diária no valor de R$ 500,00 (quinhentos reais) por veículo.

Parágrafo único. O valor de que trata o "caput" deste artigo será atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de dezembro de 2007.

O Presidente, Antonio Carlos Rodrigues

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 19 de dezembro de 2007.

O Secretário Geral Parlamentar, Breno Gandelman

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 51 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14.645**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.645 18/12/2007 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 688/2006 (ver documento)

Autor(es): Aurélio Miguel

[Back]

LEI Nº 14.645 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2007
(PROJETO DE LEI Nº 688/06)
(VEREADOR AURÉLIO MIGUEL - PR)

Dispõe sobre o envio ao órgão fiscalizador de trânsito dos registros de tacógrafos utilizados nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a instalação de aparelhos para limitação e aferição de velocidade, e dá outras providências.

Antonio Carlos Rodrigues, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Ficam os concessionários e permissionários obrigados a enviar, periodicamente, ao respectivo órgão de trânsito fiscalizador, os registros dos tacógrafos instalados em todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Parágrafo único. Caberá ao órgão competente da Administração Pública fiscalizar a totalidade dos veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo.

Art. 2º A eventual constatação do excesso de velocidade, através da leitura dos registros a que alude o art. 1º desta lei, acarretará aos infratores as respectivas sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo das penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas – RESAM.

Art. 3º Ficam os concessionários e permissionários obrigados a instalar, em local de fácil visibilidade, no interior de todos os veículos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, painéis numéricos digitais, devidamente conectados aos tacógrafos, para controle e constatação dos passageiros da velocidade utilizada pelo condutor do veículo.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4º É de obrigatoriedade dos concessionários e permissionários a instalação de limitadores de velocidade em todos os veículos equipados com motores eletrônicos que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, impedindo que os veículos trafeguem em velocidades superiores às definidas pelas normas e critérios técnicos estabelecidos pelo órgão gestor.

Art. 5º (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º O não-atendimento ao disposto na presente lei (VETADO) implicará a imposição de multa diária no valor de R$ 500,00 (quinhentos reais) por veículo.

Parágrafo único. O valor de que trata o "caput" deste artigo será atualizado pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de dezembro de 2007.

O Presidente, Antonio Carlos Rodrigues

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 19 de dezembro de 2007.

O Secretário Geral Parlamentar, Breno Gandelman

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 53 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14674**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.674 14/01/2008 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros na Cidade de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 667/2006 (ver documento)

Autor(es): João Antonio

Regulamentação: Decreto nº 49.805/2008 - Regulamenta 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.

[Back]

LEI Nº 14.674, DE 14 DE JANEIRO DE 2008
(Projeto de Lei nº 667/06, do Vereador João Antonio - PT)
Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros na cidade de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de dezembro de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º Fica obrigatória a colocação de adesivos completos dos itinerários dos ônibus e lotações dos transportes de passageiros na cidade de São Paulo, para permitir o acesso a informações sobre:
I - o adesivo deve ser confeccionado utilizando-se caracteres de fácil compreensão e leitura;
II - o nº e nome da linha;
III - (VETADO)
IV - (VETADO).
Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.
Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de janeiro de 2008, 454º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de janeiro de 2008.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14933**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[Back]

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

(Projeto de Lei nº 530/08, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

Art. 1º. A Política Municipal de Mudança do Clima atenderá os seguintes princípios:

I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;

II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;

III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;

IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;

V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;

VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;

VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;

VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;

IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.

TÍTULO III

META

Art. 5º. Para a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concluído em 2005.

Parágrafo único. As metas dos períodos subseqüentes serão definidas por lei 2 (dois) anos antes do final de cada período de compromisso.

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

I - de gestão e planejamento:

a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;

b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;

c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;

d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rodoferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;

e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;

f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;

g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários a se evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infra-estrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aqulsição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14.988**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 14.988 29/09/2009 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992.

Projeto: Projeto de Lei Nº 302/2007 (ver documento)

Autor(es): Toninho Paiva

[Back]

Folha nº 59 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

LEI Nº 14.988, DE 29 DE SETEMBRO DE 2009
(Projeto de Lei nº 302/07, do Vereador Toninho Paiva - PR)
Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de setembro de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º Para fins da isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autorizada pela Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992, a relação das patologias e diagnósticos será definida e atualizada de acordo com a Classificação Internacional de Doenças - CID.
Art. 2º Incumbirá às Secretarias Municipais de Transportes e da Saúde definir e atualizar a listagem a que se refere o art. 1º desta lei, mediante portaria conjunta.
Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de setembro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de setembro de 2009.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 60
Nº 01-0374 do proc.
de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **41.073**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 41.073 30/08/2001 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.

[Back]

Folha nº 61 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

DECRETO Nº 41.073, 30 DE AGOSTO DE 2001

Institui o Programa Via Livre no Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei e,
CONSIDERANDO que compete à Secretaria Municipal de Transportes o planejamento, a fiscalização e o controle do transporte público e dos serviços de trânsito local, bem como o gerenciamento exclusivo do Sistema Municipal de Transportes Urbanos no Município de São Paulo;
CONSIDERANDO a prioridade de dotar o Município de um sistema de transporte coletivo mais ágil e compatível com as exigências e necessidades dos usuários;
CONSIDERANDO que, para tanto, há necessidade de propiciar melhor desempenho aos veículos de transporte coletivo de passageiros nas vias de circulação exclusiva e corredores de tráfego,
DECRETA:
Art. 1º - Fica instituído o Programa Via Livre no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, sob a coordenação da Secretaria Municipal de Transportes.
Art. 2º - O Programa Via Livre objetiva o aprimoramento e maior agilidade do transporte e do trânsito, com vistas ao aumento da velocidade comercial dos ônibus integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, à manutenção das condições de segurança e ao conforto dos usuários.
Art. 3º - Caberá à Secretaria Municipal de Transportes, com a colaboração e parceria da São Paulo Transporte S.A. e da Companhia de Engenharia de Tráfego, implementar ações integradas, necessárias à operacionalização do Programa ora instituído.
Art. 4º - O Secretário Municipal de Transportes poderá editar normas e diretrizes complementares, necessárias à execução do Programa.
Art. 5º - As despesas decorrentes da execução deste decreto no presente exercício, correrão por conta da dotação nº 20.10.16.91.571.3021.3132-1 - Modernização do Transporte Coletivo, suplementada, se necessário.
Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 30 de agosto de 2001, 448º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 30 de agosto de 2001.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 62 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **41987**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 41.987 14/05/2002 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

[Back]

DECRETO Nº 41.987, DE 14 DE MAIO DE 2002

Dispõe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no artigo 2º, inciso II, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
CONSIDERANDO que o inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, instituiu os Serviços Complementares como modalidade do Transporte Coletivo de Passageiros;
CONSIDERANDO a iminente realização de procedimento licitatório para seleção dos delegatários dessa modalidade de Transporte, que é de interesse coletivo e, como tal, não admite solução de continuidade;
CONSIDERANDO que até a instituição do órgão regulador previsto no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a Secretaria Municipal de Transportes desempenhará essa atribuição,
DECRETA:
Art. 1º - Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar os atos normativos necessários e adequados à regulação da prestação dos Serviços Complementares de Transporte Coletivo, até a conclusão do respectivo certame licitatório.
Art. 2º - A regulação dos Serviços Complementares, tratada no artigo 1º deste decreto, deverá atender aos seguintes critérios:
I - incentivo ao uso do transporte coletivo em relação ao automóvel;
II - prestação do serviço com respeito a horários, cortesia ao usuário e atualidade tecnológica;
III - garantia de serviços de boa qualidade, cumpridos os atributos de eficiência, conforto, segurança, celeridade e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
IV - estímulo a modelos de gestão dedicados ao aumento da produtividade e redução dos custos operacionais;
V - fomento ao uso de tecnologias aptas a reduzir os danos ambientais;
VI - integração funcional com o serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros e com os demais modais metropolitanos.
Art. 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de maio de 2002, 449º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de maio de 2002.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 64 do proc
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **42184**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 42.184 11/07/2002 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros, e da outras providencias.

[Back]

DECRETO Nº 42.184, DE 11 DE JULHO DE 2002

Dispõe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público constitui atribuição da São Paulo Transporte S.A., nos termos do artigo 39 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, até a criação da pessoa jurídica prevista no artigo 31 da mesma lei;

CONSIDERANDO que, de acordo com a lei supra citada, deverão ser realizados investimentos para a expansão e melhoria do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

CONSIDERANDO que compete ao Poder Público Municipal editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º - No exercício da gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a São Paulo Transporte S.A., com a finalidade precípua de elevar os respectivos patamares de eficiência e reduzir os correspondentes custos de operação, deverá destinar as receitas a seguir arroladas para os investimentos definidos no artigo 2º deste decreto:

I - recolhimento pecuniário decorrente da aplicação de multa ao operador do Serviço de Transporte Coletivo Público, conforme previsão constante do Regulamento de Sanções e Multas e do Contrato de Prestação de Serviço de Transporte Coletivo Público, contabilizando-se para fins de programação dos dispêndios os saldos acumulados;

II - descontos na remuneração do operador do serviço, cumpridas as diligências e revisões necessárias, emvirtude de inobservância das obrigações contratuais, segundo previsão contida no respectivo ajuste, contabilizando-se para fins de programação dos dispêndios os saldos acumulados.

Parágrafo único - O recolhimento pecuniário de que trata o inciso I deste artigo ocorrerá exclusivamente após o trânsito em julgado, em procedimento administrativo, da decisão de eventual recurso interposto.

Art. 2º - São considerados investimentos no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros os desembolsos destinados à:

I - implantação do Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano previsto pelo artigo 33 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

II - implantação do Programa de Requalificação Tecnológica previsto pelo artigo 32 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

III - implementação de programa de bilhetagem eletrônica, incluindo equipamentos e aplicativos relativos ao sistema de arrecadação e distribuição dos bilhetes;

IV - construção de terminais e readequação do viário para a prestação do Serviço de Transporte Público;

V- aquisição dos seguintes bens, vinculados à prestação do Serviço de Transporte Público:

a) veículos para composição da frota operacional ou auxiliares à prestação do serviço;

b) equipamentos e aplicativos para o sistema de gerenciamento da frota.

Parágrafo único - Os saldos financeiros da conta referida no artigo 3º infra disposto poderão ser utilizados na gestão financeira do sistema de transporte, desde que tal não comprometa os investimentos previstos neste decreto.

Art. 3º - As receitas disciplinadas no artigo 1º deste decreto serão obrigatoriamente movimentadas em conta bancária específica pela São Paulo Transporte S. A., revertendo à própria conta as eventuais receitas financeiras a ela associadas.

Parágrafo único - A São Paulo Transporte S.A. dará ciência à Secretaria Municipal de Transportes da movimentação mensal da conta no decorrer do mês subseqüente.

Art. 4º - A programação financeira dos investimentos a serem realizados deverá ser previamente aprovada pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º - Este decreto produzirá efeitos até o início da gestão financeira realizada pela sociedade economia mista prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, após o que perderá sua eficácia.

Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de julho de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de julho de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 65 do proc. Nº 01-037444 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 66 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **42781**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 42.781 08/01/2003 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece disposiçoes transitorias ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, previsto na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e da outras providencias.

[Back]

DECRETO Nº 42.781, DE 8 DE JANEIRO DE 2003

Estabelece disposições transitórias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, previsto na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
CONSIDERANDO a revogação da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991, que disciplina o Sistema Municipal de Transportes Urbanos;
CONSIDERANDO que a implementação total do novo Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, dar-se-á com a conclusão do procedimento em curso para a seleção de seus delegatários;
CONSIDERANDO que o serviço público de transporte não admite solução de continuidade, demandando o estabelecimento de normas para a transição entre os dois sistemas;
CONSIDERANDO, finalmente, a previsão legal de custeio das atividades de gerenciamento, fiscalização e planejamento operacional do Sistema,
DECRETA:
Art. 1º. Até que seja finalizado o processo licitatório para implantação do Sistema Integrado, o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo será segmentado em:
I - Serviço Comum;
II - Serviço Bairro a Bairro;
III - Serviço Lotação;
IV - Serviço Complementar.
§ 1º. Entende-se por Serviço Comum o transporte coletivo executado por ônibus e micro-ônibus e operado por empresas contratadas, em vias urbanas, à disposição do cidadão, mediante pagamento de tarifa fixada pela autoridade competente.
§ 2º - Entende-se por Serviço Bairro a Bairro o transporte coletivo executado por ônibus e operado por cooperativas, em vias urbanas, à disposição do cidadão, mediante pagamento de tarifa fixada pela autoridade competente.
§ 3º - Entende-se por Serviço Lotação o transporte coletivo executado por "peruas" ou assemelhados, operado por condutor autônomo ou cooperado, em vias urbanas, à disposição do cidadão, mediante pagamento de tarifa fixada pela autoridade competente.
§ 4º - Entende-se por Serviço Complementar o transporte coletivo executado nos termos do Decreto nº 41.987, de 14 de maio de 2002.
Art. 2º. A partir de 12 de janeiro de 2003, do valor da tarifa vigente para os Serviços Comum, Bairro a Bairro e Lotação, serão repassados R$ 0,02 (dois centavos) por passageiro pagante à São Paulo Transporte S/A, a título de taxa de gerenciamento para a cobertura das despesas de emissão de bilhetes de passagem e dos custos de fiscalização e planejamento operacional do sistema.
Art. 3º. A remuneração dos operadores dos Serviços Bairro a Bairro e Lotação será definida por meio de portaria do Secretário Municipal de Transportes.
Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de janeiro de 2003, 449º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Respondendo pelo Cargo de Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de janeiro de 2003.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 67 do proc.
Nº 01-0374 de 20 13
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 68 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **46367**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 46.367 21/09/2005 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Alterações: Dec. 47.372/2006 - Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)
Dec. 47.450/2006 - Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)
Dec. 53.046/2012 - Altera o art. 1º deste Decreto. (ver documento)

[Back]

DECRETO Nº 46.367, DE 21 DE SETEMBRO DE 2005

Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído pela Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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

CONSIDERANDO competir ao Poder Público Municipal regular e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, editando os instrumentos normativos pertinentes e zelando por sua boa qualidade, observadas as condições de segurança, eficiência, regularidade e conforto, nos termos do disposto nos artigos 8º, inciso III, e 36, ambos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

CONSIDERANDO incumbir aos operadores do referido sistema de transporte a obrigação de prestar o serviço delegado de modo adequado e atuar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, bem como garantir a segurança e a integridade física dos usuários, conforme previsto no artigo 9º, incisos IV e IX, da lei supracitada,

D E C R E T A:

Art. 1º. Serão exigidos condutas e padrões de qualificação técnica e profissional dos prestadores de serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autônomos ou cooperados, ligados a consórcios ou cooperativas, funcionários de consórcios ou de empresas, nos termos estabelecidos em ato normativo a ser expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 2º. Os concessionários e permissionários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo devem disponibilizar aos usuários, permanentemente, a identificação clara e precisa dos veículos e funcionários que prestam o serviço em contato direto com a população.

Art. 3º. Os veículos de transporte coletivo e os equipamentos integrantes dos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica e de Monitoramento, neles embarcados, são bens vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

§ 1º. Cabe aos concessionários e permissionários a responsabilidade pela conservação e manutenção desse patrimônio, bem como pela competente identificação daqueles que contra ele atentarem.

§ 2º. A eventual desativação ou substituição de veículo ou equipamento embarcado dependerá de prévia e expressa autorização do Poder Público Municipal.

Art. 4º. Os concessionários e permissionários deverão entregar, de maneira sistemática e permanente, à Secretaria Municipal de Transportes - SMT demonstrativos contábeis e certidões de regularidade fiscal que permitam ao Poder Público controlar adequadamente os recursos a eles transferidos em razão dos serviços prestados.

Art. 5º. Visando dar cumprimento ao artigo 39 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a São Paulo Transporte S/A - SPTRANS deverá adotar as providências pertinentes a fim de contar com a estrutura necessária à gestão das receitas e despesas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, até a criação da empresa gestora a que se refere seu artigo 31.

Art. 6º. Objetivando o atendimento ao disposto no artigo 40 da Lei nº 13.241, de 2001, incumbirá à Secretaria Municipal de Transportes - SMT a regulação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, até que seja instituído o órgão regulador previsto em seu artigo 30.

Art. 7º. Caberá à Secretaria Municipal de Transportes - SMT editar as normas que se fizerem necessárias para disciplinar e regulamentar o disposto neste decreto, de forma a assegurar sua implantação gradual no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias contados de sua publicação.

Art. 8º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 21 de setembro de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 21 de setembro de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal.

Folha nº 69 do Proc.
Nº 01-6374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Folha nº 70
Nº 01-0374 do
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

DECRETO Nº 47.372, DE 14 DE JUNHO DE 2006
Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, o qual estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A:
Art. 1º. O artigo 1º do Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, o qual estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, passa a vigorar com a seguinte redação:
"Art. 1º. Serão exigidos condutas e padrões de qualificação técnica e profissional, bem como atestado atualizado de antecedentes criminais, dos prestadores de serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autônomos ou cooperados, ligados a consórcios ou cooperativas, funcionários de consórcios ou de empresas, nos termos estabelecidos em ato normativo a ser expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT."(NR)
Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de junho de 2006, 453º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de junho de 2006.
ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 71 do proc.
Nº 01-6374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

DECRETO Nº 47.450, 6 DE JULHO DE 2006
Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, o qual estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, e revoga o Decreto nº 47.372, de 14 de junho de 2006.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A:
Art. 1º. Os prestadores de serviço do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, concessionários e permissionários, deverão comprovar padrões de qualificação técnica e profissional de seus cooperados e empregados, motoristas, cobradores e fiscais, sendo exigido, para tanto, dentre outros documentos, a apresentação periódica de atestado de antecedentes criminais, o qual deverá ser exigido também dos diretores de garagem, coordenadores de linhas e dirigentes das empresas e cooperativas.
§ 1º. O atestado a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser encaminhado ao órgão concedente ou permitente, nos termos estabelecidos em ato normativo a ser expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.
§ 2º. Quando houver apontamento, o atestado de antecedentes criminais, expedido pelo órgão competente, deverá ser acompanhado de Certidão do Distribuidor Criminal, expedida pelo Cartório do Distribuidor Criminal da Justiça Estadual e da Justiça Federal, e de Certidão do Distribuidor de Execuções Criminais, expedida pela Vara das Execuções Criminais Estadual e Federal, com as devidas certidões de objeto e pé e/ou execução penal explicativas.
§ 3º. Os profissionais mencionados no "caput" do artigo 1º deste decreto que tenham sofrido condenação criminal somente poderão ser designados pelos concessionários ou permissionários para exercer atividades de contato com o público, desde que comprovem:
I - reabilitação criminal, na forma dos artigos 93 a 95 do Código Penal;
II - extinção da punibilidade em caso de prescrição da pretensão executória.
§ 4º. No prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da publicação deste decreto, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT expedirá o ato normativo referido no § 1º deste artigo, a fim de disciplinar a matéria no âmbito de sua competência, contemplando também as penalidades aplicáveis aos casos de não-atendimento às exigências constantes deste decreto.
Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 47.372, de 14 de junho de 2006.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de julho de 2006, 453º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
LUIZ ANTÔNIO GUIMARÃES MARREY, Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos
FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de julho de 2006.
STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal – Substituta

PUBLICADO DOC 27/03/2012, p. 1 c. 2

DECRETO Nº 53.046, DE 26 DE MARÇO DE 2012

Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, que estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo; revoga os Decretos nº 47.450, de 6 de julho de 2006, e nº 48.139, de 13 de fevereiro de 2007.

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

CONSIDERANDO as conclusões alcançadas pela Secretaria Municipal de Transportes no processo administrativo nº 2011-0.302.160-1, no sentido da necessidade de readequação de disposições previstas no Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, que estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, bem como nos Decretos nº 47.450, de 6 de julho de 2006, e nº 48.139, de 13 de fevereiro de 2007, visando à isonomia de tratamento entre os prestadores de serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

CONSIDERANDO, ainda, a conveniência de consolidar em um único decreto as disposições atinentes ao assunto em questão,

D E C R E T A:

Art. 1º. O artigo 1º do Decreto nº 46.367, de 21 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º. Serão exigidos condutas e padrões de qualificação técnica e profissional dos prestadores de serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autônomos ou cooperados, ligados a consórcios ou cooperativas, funcionários de consórcios ou de empresas, nos termos estabelecidos em ato normativo expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 1º. Os prestadores de serviço do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, concessionários e permissionários, deverão comprovar padrões de qualificação técnica e profissional de seus cooperados e empregados, motoristas, cobradores e fiscais, sendo exigido, para tanto, dentre outros documentos, a apresentação periódica de atestado de antecedentes criminais, o qual deverá ser exigido também dos diretores de garagem, coordenadores de linhas e dirigentes das empresas e cooperativas.

§ 2º. O atestado a que se refere o § 1º deste artigo deverá ser encaminhado ao órgão concedente ou permitente, nos termos estabelecidos em ato normativo expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 3º. Quando houver apontamento, o atestado de antecedentes criminais, expedido pelo órgão competente, deverá ser acompanhado de Certidão do Distribuidor Criminal, expedida pelo Cartório do Distribuidor Criminal da Justiça Estadual e da Justiça Federal, e de Certidão do Distribuidor de Execuções Criminais, expedida pela Vara das Execuções Criminais Estadual e Federal, com as devidas certidões de objeto e pé e/ou execução penal explicativas.

§ 4º. Os profissionais mencionados no § 1º deste artigo que tenham sofrido condenação criminal somente poderão ser designados pelos concessionários e permissionários para exercer atividades de contato com o público, desde que comprovem:

I - o cumprimento integral da pena;

II - a extinção da punibilidade, na forma do artigo 107 do Código Penal;

III - a substituição, a suspensão ou o livramento condicional da pena, ou outro benefício concedido pelo juízo competente que permita o exercício da atividade de prestação de serviço.

§ 5º. No prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da publicação deste decreto, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT expedirá o ato normativo referido no § 2º deste artigo, a fim de disciplinar a matéria no âmbito de sua competência, contemplando também as penalidades aplicáveis aos casos de não atendimento às exigências constantes deste decreto." (NR)

Art. 2º. Caberá à Secretaria Municipal de Transportes editar as normas complementares necessárias à operacionalização e implementação do disposto neste decreto.

Art. 3º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 47.450, de 6 de julho de 2006, e nº 48.139, de 13 de fevereiro de 2007.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de março de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

MARCELO CARDINALE BRANCO, Secretário Municipal de Transportes

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de março de 2012.

Folha nº 72 do proc. Nº 01-03774 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 73 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

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]

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% (cinqüenta 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, 452º 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 nº 74 do proc.
Nº 01-03744 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Folha nº 75 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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,
D E C R E T A:
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% (cinqüenta 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 nº 76 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **49399**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 49.399 11/04/2008 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT e do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV.

Alterações: Dec. 51.877/2010 - Altera o art. 7º e o caput do art. 12 deste Decreto. (ver documento)

[Back]

DECRETO Nº 49.399, DE 11 DE ABRIL DE 2008
Regulamenta a Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a instituição do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT e do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV.
GILBERTO KASSAB, Prefeito da Cidade de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A:
Art. 1º. O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT e o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, instituídos pela Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, ficam regulamentados pelas disposições previstas neste decreto.

CAPÍTULO I
Do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT

Art. 2º. O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT tem por finalidade financiar, expandir, aprimorar e investir em programas e projetos de desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, devendo observar as disposições da Lei nº 14.488, de 2007, e deste decreto, bem como as deliberações de seu Conselho Diretor.
Art. 3º. São objetivos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito:
I - financiar e investir em programas e projetos de trânsito, de interesse do Município;
II - contribuir com recursos financeiros e técnicos para:
a) o desenvolvimento e a melhoria da sinalização viária;
b) o desenvolvimento e a melhoria dos serviços de engenharia de trânsito e de campo;
c) a execução das atividades de policiamento e fiscalização do trânsito da cidade;
d) programas, projetos e ações de educação de trânsito;
III - custear prioritariamente ações e atividades relacionadas ao Programa de Identificação Automática de Veículos, no Município de São Paulo.
Art. 4º. Constituem receitas do FMDT:
I - recursos provenientes da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito;
II - transferências ou repasses financeiros oriundos de convênios celebrados com os Governos Federal e Estadual, destinados à execução de planos e programas de interesse comum no âmbito do trânsito e do tráfego da cidade;
III - empréstimos nacionais, internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;
IV - doações, legados ou subvenções, de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais;
V - outras receitas e ele vinculadas.
§ 1º. O percentual de 5% (cinco por cento) do total da arrecadação mensal das multas de trânsito a que se refere o inciso I do "caput" deste artigo será depositado na conta corrente do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.
§ 2º. O FMDT integrará o orçamento anual da Prefeitura do Município de São Paulo.
Art. 5º. A Secretaria Municipal de Finanças efetuará a abertura de conta corrente específica para a movimentação do FMDT, em instituição financeira que integre o princípio de Caixa Único da Prefeitura.
Art. 6º. Os recursos do FMDT deverão ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, nos termos do artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, visando desenvolver as atividades referentes a:
I - sinalização;
II - engenharia de tráfego e de campo;
III - policiamento e fiscalização;
IV - educação de trânsito.

Parágrafo único. Constituem despesas do FMDT aquelas necessárias à arrecadação de suas receitas próprias.
Art. 7º. O FMDT contará com um Conselho Diretor, constituído por 9 (nove) membros, a seguir especificados:
I - o Secretário Municipal de Transportes;
II - o Secretário Municipal de Finanças;
III - o Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV da Secretaria Municipal de Transportes;
IV - o Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego -CET;
V - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes, indicado por seu titular;
VI - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana e Obras, indicado por seu titular;
VII - 1 (um) representante da Secretaria do Governo Municipal, indicado por seu titular;
VIII - 2 (dois) representantes da Companhia de Engenharia de Tráfego, indicados pelo Secretário Municipal de Transportes.
§ 1º. O Conselho Diretor do FMDT terá como Presidente o Secretário Municipal de Transportes e como Vice-Presidente o Secretário Municipal de Finanças.
§ 2º. O Presidente do Conselho Diretor será substituído, em seus impedimentos, pelo Vice-Presidente.
§ 3º. Um dos representantes da Companhia de Engenharia de Tráfego exercerá as atribuições pertinentes à Secretaria Executiva do FMDT, por designação do Presidente do Conselho Diretor.
§ 4º. As funções de membro do Conselho Diretor não serão remuneradas, sendo consideradas como serviço público relevante.
Art. 8º. Competem ao Conselho Diretor as seguintes atribuições:
I - aprovar o plano de aplicação de recursos do Fundo, submetendo-o anualmente à apreciação do Chefe do Executivo Municipal;
II - aprovar as operações de financiamento, inclusive as realizadas a fundo perdido;
III - submeter, anualmente, o relatório de atividades desenvolvidas pelo FMDT à apresentação do Executivo;
IV - opinar, quanto ao mérito, na aceitação de doações, legados, subvenções e contribuições de qualquer natureza;
V - prestar contas à sociedade civil das atividades desenvolvidas com recursos do FMDT.
Art. 9º. O Conselho Diretor reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado por seu Presidente ou por solicitação de, pelo menos, 5 (cinco) Conselheiros.
§ 1º. As reuniões serão realizadas com a presença de, pelo menos, 3 (três) membros, sendo tomadas as deliberações mediante votação por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade.
§ 2º. A critério do Presidente do Conselho Diretor e mediante sua solicitação, poderão participar das reuniões, sem direito a voto, representantes de órgãos da União, do Estado e do Município, bem como de entidades de direito privado, cuja atuação, direta ou indiretamente, interesse aos programas e projetos de melhoria do trânsito e do tráfego da Cidade de São Paulo.
Art. 10. Caberá ao Conselho Diretor do FMDT elaborar seu próprio Regimento Interno, contendo as normas de seu funcionamento.
Art. 11. O FMDT poderá contar com uma Secretaria Executiva, na forma a ser prevista no Regimento Interno, o qual definirá suas atribuições e composição.

Folha nº 77
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Art. 12. O Conselho Fiscal do Fundo será composto por 3 (três) membros titulares e respectivos suplentes, indicados, cada qual, pelos Secretários Municipais de Transportes, de Finanças e do Governo Municipal.
§ 1º. O Conselho Fiscal do FMDT terá as seguintes atribuições:
I - analisar e aprovar as prestações de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos econômico-financeiros referentes à movimentação do FMDT;
II - subscrever, juntamente com o Conselho Diretor, o relatório anual das atividades desenvolvidas pelo FMDT.
§ 2º. As funções de membro do Conselho Fiscal não serão remuneradas, sendo consideradas como serviço público relevante.
Art. 13. A Secretaria Municipal de Transportes exercerá a gestão do FMDT, podendo, para tanto:
I - utilizar os serviços de infra-estrutura da própria Pasta e da Companhia de Engenharia de Tráfego, inclusive alocando recursos humanos de seus quadros funcionais para desenvolver atividades administrativas específicas do FMDT;
II - celebrar convênios, acordos e contratos com pessoas jurídicas.
Art. 14. As atividades técnicas dos projetos financiados pelo FMDT e a fiscalização de sua execução competirão à Companhia de Engenharia de Tráfego, salvo quando houver deliberação em contrário do Conselho Diretor.
Art. 15. A administração financeira dos recursos do FMDT será realizada pela Secretaria Municipal de Finanças, que encaminhará, mensalmente, o respectivo relatório à Secretaria Municipal de Transportes.

CAPÍTULO II
Do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV

Art. 16. O Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV tem por finalidade a implantação das atividades previstas na Resolução CONTRAN nº 212, de 13 de novembro de 2006, que instituiu o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos - SINIAV, baseado em tecnologia de identificação por rádio-freqüência, composta por placas eletrônicas instaladas nos veículos e antenas para receber e transmitir os dados dessas placas, no momento da passagem dos veículos pela área de abrangência, sendo as antenas ligadas a sistemas de apoio a transmissão e processamento de dados.
Art. 17. A implantação do PRIAV no Município de São Paulo, nos termos da delegação conferida por convênio celebrado em 2 de outubro de 2007, abrange as atividades relativas a:
I - aquisição, montagem e instalação dos componentes do PRIAV;
II - administração do PRIAV, incluindo a captação de informações sobre os veículos por meio do PRIAV, bem como sua gravação, armazenamento, manejo e envio aos órgãos de trânsito competentes e às Polícias Civil e Militar do Estado de São Paulo;
III - manutenção preventiva e corretiva do PRIAV.
Art. 18. A coordenação e a gestão do PRIAV caberão à Companhia de Engenharia de Tráfego, que terá as seguintes atribuições:
I - desenvolver estudos e projetos necessários à implantação e operação do PRIAV;
II - preparar termos de referência, especificações técnicas, editais de licitação e de contratações, para execução, diretamente ou por meio da contratação de terceiros, de parte ou da totalidade das atividades relativas à implantação do PRIAV no Município de São Paulo, observadas as normas da legislação federal e municipal que regem as concessões, permissões e parcerias público-privadas;
III - acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos de execução dos contratos, supervisionar as atividades de implantação e operação do PRIAV no Município de São Paulo, assumir compromissos referentes à disponibilização e informação, aos órgãos estaduais competentes, dos dados eletrônicos, técnicos e informativos decorrentes da implantação e administração do PRIAV bem como determinar as ações correspondentes;
IV - viabilizar a captação de recursos financeiros e de financiamento de projetos à implantação e operação do PRIAV por meio do FMDT;
V - encaminhar proposta de planejamento dos compromissos e respectivos pagamentos devidos pelo FMDT;
VI - outras inerentes à sua função de entidade coordenadora e gestora do PRIAV no Município de São Paulo.
Art. 19. As despesas decorrentes da execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 20. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de abril de 2008.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 79 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **51191**

Total de referências : **1**

1/1

Título: DECRETO Nº 51.191 20/01/2010 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a apresentação de relatórios e demonstrativos decorrentes da execução orçamentária e financeira da Administração Indireta e dos Fundos.

[Back]

DECRETO Nº 51.191, DE 20 DE JANEIRO DE 2010

Regulamenta a apresentação de relatórios e demonstrativos decorrentes da execução orçamentária e financeira da Administração Indireta e dos Fundos.

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

CONSIDERANDO a necessidade de fixar procedimentos específicos a serem praticados uniformemente na apresentação dos resultados decorrentes da execução da despesa da Cidade de São Paulo, pela Administração Indireta e dos Fundos,

D E C R E T A:

Art. 1º. Os Órgãos integrantes da sistemática de arrecadação, aplicação e pagamentos de Fundos Especiais, estabelecida no Decreto nº 29.213, de 29 de outubro de 1990, deverão adotar, rigorosamente, as providências que lhes são pertinentes, destinadas a produzir as peças contábeis e as informações gerenciais necessárias para compor os demonstrativos contábeis isolados e consolidados, conforme exigido pelos artigos 50 a 55 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 2º. As despesas e receitas dos Fundos Especiais deverão ser executadas com estreita observância das normas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, sob a responsabilidade do Órgão gestor.

Parágrafo único. Os Órgãos detentores dos recursos dos Fundos, a título de acompanhamento, controle e gerenciamento, deverão elaborar e divulgar, mensalmente, os demonstrativos contábeis, encaminhando-os, até o 5º(quinto) dia útil do mês subsequente, ao Departamento de Contadoria - DECON, da Secretaria Municipal de Finanças.

Art. 3º. As Autarquias e Fundações encaminharão, até o 5º (quinto) dia útil após o encerramento do mês, por meio eletrônico, ao Departamento de Haveres e Dívidas (dehad@prefeitura.sp.gov.br) e à Assessoria de Planejamento do Gabinete (aspla@prefeitura.sp.gov.br), da Secretaria Municipal de Finanças, e à Assessoria do Orçamento, da Secretaria Municipal de Planejamento (ago@prefeitura.sp.gov.br), as seguintes informações:

I - Fluxo de Caixa Mensal, em formulário a ser disponibilizado pelas Secretarias Municipais de Planejamento e de Finanças no sítio da Prefeitura, contendo a realização do mês anterior e a previsão mensal até o final do exercício, enviando-o também ao Departamento de Administração Financeira - DEFIN, da Secretaria Municipal de Finanças, no endereço eletrônico "defin@prefeitura.sp.gov.br" e à Chefia de Gabinete da Secretaria Municipal de Planejamento;

II - Demonstrações Contábeis Mensais acompanhadas do Balancete Analítico;

III - Posição de Endividamento, discriminado conforme o cronograma de vencimento.

§ 1º. As Autarquias e Fundações deverão publicar no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, até o dia 20 (vinte) do mês subseqüente, o Balancete Financeiro e, até 30 (trinta) dias após o encerramento de cada bimestre, o Resumo da Execução Orçamentária relativo às receitas e despesas.

§ 2º. As Autarquias e Fundações deverão encaminhar à Secretaria Municipal de Modernização, Gestão e Desburocratização, à Assessoria do Orçamento, da Secretaria Municipal de Planejamento, e à Assessoria de Planejamento, da Secretaria Municipal de Finanças, até o 5º (quinto) dia útil após o encerramento do mês, por meio eletrônico e documento impresso, as seguintes informações:

I - demonstrativo mensal das despesas com pessoal, discriminando-se os itens componentes da folha de pagamento, dos encargos sociais, indenizações, sentenças judiciais e rescisões, além dos benefícios concedidos aos funcionários;

II - número de funcionários ativos, inativos e pensionistas;

III - reajustes salariais concedidos.

§ 3º. As posições das Dívidas e o Balancete, referidos nos artigos 141 e 142 da Lei Orgânica do Município, e demais demonstrativos exigidos pela Lei nº 10.872, de 19 de julho de 1990, no caso das Autarquias e Fundações deverão ser por estas remetidos, diretamente, à Câmara Municipal.

§ 4º. O Instituto de Previdência Municipal de São Paulo e o Serviço Funerário do Município de São Paulo, até o 5º (quinto) dia útil do mês subseqüente, deverão fornecer, por meio eletrônico, ao Departamento de Haveres e Dívidas, da Secretaria Municipal de Finanças (dehad@prefeitura.sp.gov.br), demonstrativo com informações relativas ao estoque de precatórios determinados por espécie, necessário à elaboração do Demonstrativo da Dívida Consolidada Líquida.

Art. 4º. Até o dia 30 de janeiro de cada exercício, as Autarquias e Fundações deverão encaminhar ao Departamento de Contadoria - DECON, da Secretaria Municipal de Finanças, as Demonstrações Anuais para fins de atendimento ao disposto no artigo 48 da Lei Orgânica do Município, nos artigos 107 a 110 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, e nos artigos 50 e 51, § 1º, inciso I, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 5º. Até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente, as Autarquias e Fundações deverão encaminhar ao Departamento de Contadoria - DECON, da Secretaria Municipal de Finanças, os Demonstrativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, extraídos do sistema informatizado integrado de administração financeira da Prefeitura, conforme segue:

I - Demonstrativo da Receita Corrente Líquida, em reais, acompanhado da respectiva memória de cálculo, em atendimento ao disposto no inciso IV do artigo 2º da Lei Complementar nº 101, de 2000, conforme modelo vigente instituído por portaria da Secretaria do Tesouro Nacional, e ao disposto no artigo 4º, parágrafo único, da Instrução nº 01/01, aprovada pela Resolução nº 02/01, alterada pela Resolução nº 04/01, do Tribunal de Contas do Município de São Paulo;

II - Demonstrativo da Despesa com Pessoal, em reais, acompanhado da respectiva memória de cálculo, em atendimento ao disposto na alínea "a" do inciso I do artigo 55 da Lei Complementar nº 101, de 2000, conforme modelo vigente instituído por portaria da Secretaria do Tesouro Nacional, e ao disposto no artigo 4º, inciso I, da Instrução nº 01/01, aprovada pela Resolução nº 02/01, alterada pela Resolução nº 04/01, do Tribunal de Contas do Município de São Paulo.

Art. 6º. Até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente ao encerramento de cada bimestre ou quadrimestre, as Autarquias e Fundações deverão encaminhar ao Departamento de Contadoria - DECON, da Secretaria Municipal de Finanças, os demonstrativos exigidos pelos artigos 52 a 55 da Lei Complementar nº 101, de 2000.

Parágrafo único. Os demonstrativos deverão ser encaminhados conforme modelos constantes da portaria da Secretaria do Tesouro Nacional em vigor, extraídos do sistema informatizado integrado de administração financeira da Prefeitura, para efeito de consolidação e inserção no Sistema de Coleta de Dados Contábeis - SISTN, da Secretaria do Tesouro Nacional.

Art. 7º. As Empresas Municipais deverão encaminhar, até o 5º (quinto) dia útil após o encerramento do mês, por meio eletrônico, ao Departamento ao Departamento de Haveres e Dívidas (dehad@prefeitura.sp.gov.br) e à Assessoria de Planejamento do Gabinete (aspla@prefeitura.sp.gov.br), da Secretaria Municipal de Finanças, e à Assessoria do Orçamento, da Secretaria Municipal de Planejamento (ago@prefeitura.sp.gov.br), as seguintes informações:

I - Fluxo de Caixa Mensal, em formulário a ser disponibilizado pela Assessoria do Orçamento da Secretaria municipal de Planejamento, contendo a realização do mês anterior e a previsão mensal até o final do exercício, enviando-o também ao Departamento de Administração Financeira - DEFIN, da Secretaria Municipal de Finanças, no endereço eletrônico "defin@prefeitura.sp.gov.br", e à Chefia de Gabinete da Secretaria Municipal de Planejamento;

II - Demonstrações Contábeis Mensais acompanhadas do Balancete Analítico;

Folha nº 80
Nº 01-03774 do proc.
O funcionário de 20 13
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

III - Posição de Endividamento, discriminado conforme o cronograma de vencimento;
§ 1º. As Empresas Municipais deverão encaminhar à Secretaria Municipal de Modernização, Gestão e Desburocratização, à Assessoria do Orçamento, da Secretaria Municipal de Planejamento, e à Assessoria de Planejamento, da Secretaria Municipal de Finanças, até o 5º (quinto) dia útil após o encerramento do mês, por meio eletrônico e documento impresso, as seguintes informações:
I - demonstrativo mensal das despesas com pessoal, discriminando-se os itens componentes da folha de pagamento, dos encargos sociais, indenizações, sentenças judiciais e rescisões, além dos benefícios concedidos aos funcionários;
II - número de funcionários ativos, inativos e pensionistas;
III - reajustes salariais concedidos.
§ 2º. As posições das Dívidas e o Balancete, referidos nos artigos 141 e 142 da Lei Orgânica do Município, e demais demonstrativos exigidos pela Lei nº 10.872, de 19 de julho de 1990, no caso das Empresas Municipais deverão ser por estas remetidos, diretamente, à Câmara Municipal.
Art. 8º. As Empresas Municipais deverão encaminhar, por meio eletrônico, à Auditoria Geral (audig@prefeitura.sp.gov.br), à Assessoria de Planejamento (aspla@prefeitura.sp.gov.br), ao Departamento de Haveres e Dívidas (dehad@prefeitura.sp.gov.br), da Secretaria Municipal de Finanças, até o 5º (quinto) dia útil do 3º (terceiro) mês seguinte ao término do exercício social, as demonstrações financeiras acompanhadas do Relatório da Administração e Pareceres da Auditoria Independente e do Conselho Fiscal, observando, sempre, o prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis para a remessa dos referidos demonstrativos, contados da data de realização da Assembléia Geral Ordinária.
Art. 9º. As Empresas Municipais deverão encaminhar à Auditoria Geral - AUDIG, ao Departamento de Haveres e Dívidas - DEHAD e ao Departamento de Contadoria - DECON, da Secretaria Municipal de Finanças, cópia das atas das assembléias gerais ordinárias e extraordinárias, até o 5º (quinto) dia útil após o registro no Órgão competente.
Art. 10. As Empresas Municipais deverão encaminhar ao Departamento de Contadoria - DECON e ao Departamento de Haveres e Dívidas - DEHAD, da Secretaria Municipal de Finanças, posição de junho e de dezembro, até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente, do demonstrativo de garantias e avais, composição detalhada do capital social, com a quantidade de ações ou cotas e o valor correspondente à participação da Prefeitura.
Art. 11. As Empresas Municipais deverão encaminhar ao Departamento de Haveres e Dívidas - DEHAD e à Assessoria de Planejamento - ASPLA, da Secretaria Municipal de Finanças, até o término de cada semestre civil, o relatório detalhado da composição do capital social, bem como cópias de todas as atas das assembléias gerais ordinárias ou extraordinárias realizadas no respectivo período.
Art. 12. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de janeiro de 2010, 456º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
WALTER ALUISIO MORAIS RODRIGUES, Secretário Municipal de Finanças
RUBENS CHAMMAS, Secretário Municipal de Planejamento
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de janeiro de 2010.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 81
Nº 01-03774 do proc
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 82 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

[Back]

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 contido no edital.

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

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

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

Folha nº 83 do proc. Nº 01-03379 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

§ 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;

Folha nº 84
Nº 01-03774 do proc.
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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.

Folha nº 85 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

PENALIDADES

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

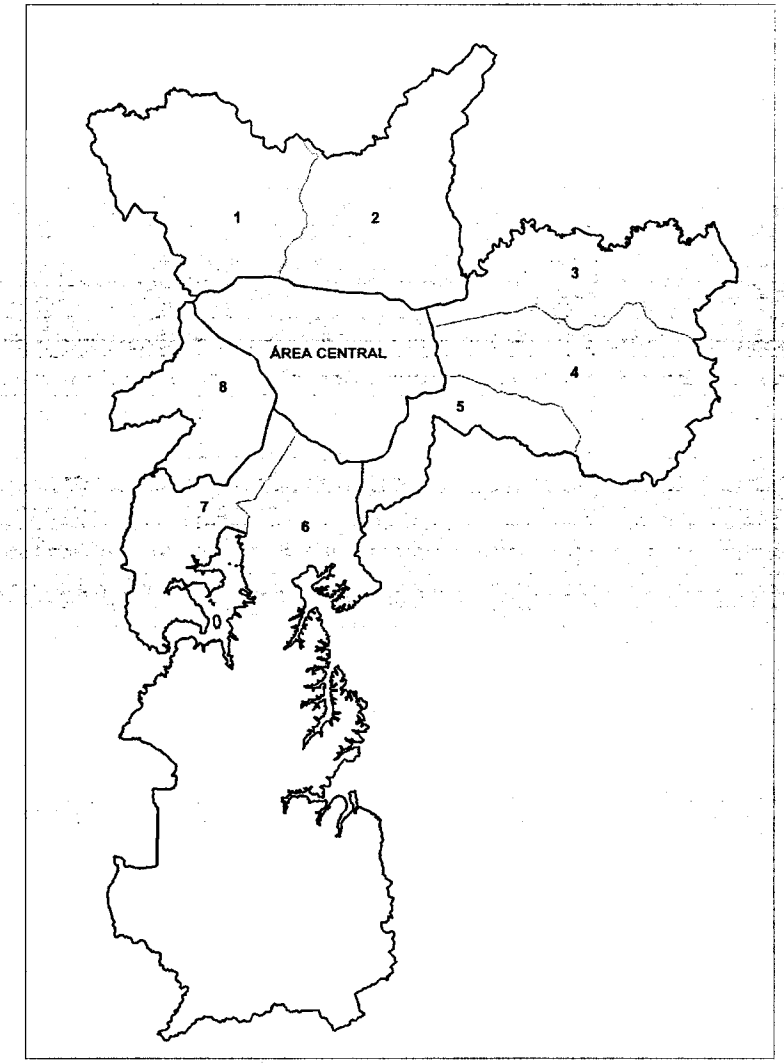
Art. 39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.
§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.
§ 2º A gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:
I – apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
II – apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;
III – apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;
IV – elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.
§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:
I – 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
II – 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;
III – 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;
IV – 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
V – 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;
VI – 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;
VII – o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.
§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.
§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.
§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.
Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.
Art. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, e nº 47.139, de 27 de março de 2006.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de maio de 2013, 460º da fundação de São Paulo.
FERNANDO HADDAD, PREFEITO
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes
ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

Folha nº 86
Nº 01-0374 do proc
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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).

Folha nº 87 do proc.
Nº 01-0374 de 20 33
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

- **Limites da Área de Concessão 3**

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

- **Limites da Área de Concessão 4**

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

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

- **Limites da Área de Concessão 5**

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

Área de operação Sul

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

- **Limites da Área de Concessão 6**

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

- **Limites da Área de Concessão 7**

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

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

Área Central

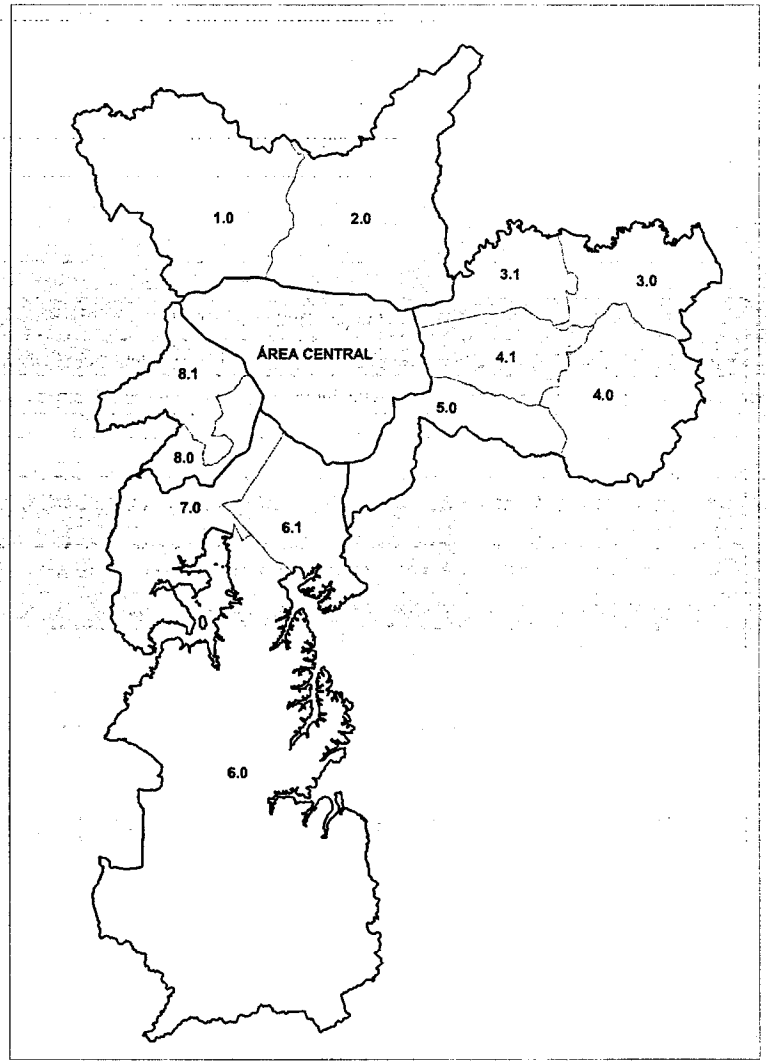
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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

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



Folha nº 89
Nº 01-03744 do proc.
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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 Pamaíba, Cajamar e Caieiras, dircita 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

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

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

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

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

Começa na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, Praça Felisberto Fernandes da Silva, direita na Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Rua Padre 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 Copenhague, esquerda na Rua Capitão Pucci, sob o Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, e direita na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu até o inicial.

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

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires, esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria 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-Guaçú e Itapecerica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo à Avenida Antônio Veríssimo Alves, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Rua Guaratiba, linha reta até a Praça Camafeu, Avenida

Folha nº 91 do proc.
Nº 01-03374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

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

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

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

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

Área Central

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

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

Folha nº 92 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

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

Veículos

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

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

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

Folha nº 93 do proc.
Nº 01-03774 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 94 de proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 209 Ano: 2003 Secretaria: SMT

Voltar Imprimir

PORTARIA 209/03 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES , no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO a implantação do novo modelo de transporte coletivo público, nos moldes traçados pela Lei Municipal n° 13.241/01 e pelo Decreto n° 42.736/02;

CONSIDERANDO a necessidade de aprimoramento das ações do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, para que seja efetiva sua atuação, promovendo uma verdadeira integração entre Poder Público e sociedade;

CONSIDERANDO a urgente necessidade de adequar as condições de trânsito à nova realidade do sistema viário e de transporte da Capital, o que deve contar com a efetiva participação da sociedade civil;

CONSIDERANDO a conclusão dos procedimentos licitatórios para escolha dos operadores do novo sistema de transporte coletivo, com a assinatura dos respectivos contratos de concessão e termos de permissão;

RESOLVE:

Art. 1° - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Art. 2° - O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será integrado por 54 (cinqüenta e quatro) pessoas, mais seus respectivos suplentes, e terá a seguinte composição:

I - Secretário Municipal de Transportes, na condição de Presidente, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

II - Presidente da São Paulo Transporte S/A - SPTrans, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

III - Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

IV - 01 (um) representante de cada um dos oito concessionários;

V - 01 (um) representante de cada um dos oito permissionários;

VI - 01 (um) representante do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;

VII - 01 (um) representante do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

VIII - 01 (um) representante do Grande Conselho Municipal do Idoso;

IX- 01 (um) representante do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente;

X - 31 (trinta e um) representantes dos munícipes, eleitos de acordo com o estabelecido no parágrafo segundo deste artigo.

§ 2° - A eleição dos representantes dos munícipes, prevista no inciso X deste artigo, será feita no âmbito de cada uma das 31 (trinta e uma) Subprefeituras, por meio de procedimentos eleitorais que serão definidos em portaria específica.

§ 3° - Os mandatos dos representantes dos munícipes terão duração de 02 (dois) anos, sendo permitida uma reeleição.

Art. 3° - São atribuições do Conselho:

I - Participar da formulação das políticas públicas dirigidas para o setor de trânsito e transporte municipais;

II - Acompanhar as ações de normatização e fiscalização do exercício do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;

III - Acompanhar as ações de normatização do trânsito, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;

IV - Sugerir alterações na regulação do setor de transporte coletivo, devidamente justificadas e motivadas;

V - Apurar e propor soluções, junto aos órgãos competentes, sobre reclamações provenientes dos fóruns regionais referentes aos serviços de trânsito e transporte.

§ 1° - O Conselho poderá solicitar informações e esclarecimentos, bem como sugerir alterações, a quaisquer órgãos envolvidos no setor de trânsito e transporte, desde que devidamente motivado e aprovado em reunião.

§ 2° - É de competência do Conselho elaborar seus regimentos, desde que nos limites fixados por esta Portaria.

Art. 4° - A atuação do Conselho deverá obedecer ao Regulamento constante no Anexo Único à presente Portaria.

Art. 5° - Serão instituídos Fóruns Regionais de Trânsito e Transporte, no âmbito de cada uma das 08 (oito) Áreas de Concessão e Permissão do Sistema Interligado.

Parágrafo único - As áreas têm a seguinte composição das Subprefeituras:

I - Área 01: Subprefeituras de Perus, Pirituba, Freguesia e Lapa;

II - Área 02: Subprefeituras de Jaçanã/Tremembé, Santana, Casa Verde e Vila Maria;

III - Área 03: Subprefeituras de Itaim Paulista, São Miguel, Hermelino Matarazo, Guaianazes e Penha;

IV - Área 04: Subprefeituras de Aricanduva, Itaquera e São Mateus;

V - Área 05: Subprefeituras de Vila Prudente, Ipiranga, Mooca e Sé;

VI - Área 06: Subprefeituras de Capela do Socorro, Parelheiros, Santo Amaro, Cidade Ademar, Jabaquara e Vila Mariana;

VII - Área 07: Subprefeitura de M'Boi Mirim;

VIII - Área 08: Subprefeituras de Campo Limpo, Butantã e Pinheiros.

Art. 6° - Cada Fórum será composto por:

I - 02 (dois) representantes do Poder Público, integrantes da Administração Pública Municipal Direta ou Indireta, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - 01 (um) representante de cada uma das Subprefeituras da Área, indicado pelo (a) Subprefeito (a);

III - 01 (um) representante de cada um dos concessionários da respectiva Área;

IV - 01 (um) representante de cada um dos permissionários da respectiva Área;

V - Representantes da Área, eleitos para o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

VI - Representação direta das comunidades interessadas nas discussões sobre o tema;

VII - 01 (um) representante dos taxistas, indicado pelo Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

VIII - 01 (um) representante dos condutores e cobradores do serviço de transporte coletivo público de passageiros, subsistema estrutural, da respectiva Área, indicado pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

Art. 7° - São atribuições do Fórum Regional de Trânsito e Transporte:

I - Acompanhar as ações regionais de normatização e fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros;

II - Acompanhar as ações regionais de normatização do trânsito;

III - Encaminhar ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte os problemas regionais de trânsito e transporte;

IV - Indicar e sugerir alternativas operacionais relativas ao trânsito e transporte para o Conselho Municipal.

Art. 8° - Cada Fórum Regional deverá ter reuniões mensais, nas datas e horários sugeridos pela convocação prévia, a ser feita pelos representantes designados pelo Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1° - As reuniões poderão abordar temas gerais das áreas ou assuntos específicos de uma respectiva comunidade, devendo ser, nesse caso, realizadas em locais mais próximos, permitindo maior participação da população.

§ 2° - Aplicam-se aos Fóruns, no que couber, as disposições desta Portaria e do Regulamento do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, constante no Anexo Único à presente Portaria.

Art. 9° - A participação no Conselho Municipal e nos Fóruns Regionais é voluntária, não implicando qualquer tipo de remuneração ou ônus ao erário municipal, nem gerando vínculo com a Administração Direta ou Indireta do Município.

Art. 10 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas todas as disposições em contrário, especialmente a Portaria n° 040/02 SMT.GAB.

PORTARIA 209/03 - SMT

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES , no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO a implantação do novo modelo de transporte coletivo público, nos moldes traçados pela Lei Municipal n° 13.241/01 e pelo Decreto n° 42.736/02;

CONSIDERANDO a necessidade de aprimoramento das ações do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, para que seja efetiva sua atuação, promovendo uma verdadeira integração entre Poder Público e sociedade;

CONSIDERANDO a urgente necessidade de adequar as condições de trânsito à nova realidade do sistema viário e de transporte da Capital, o que deve contar com a efetiva participação da sociedade civil;

CONSIDERANDO a conclusão dos procedimentos licitatórios para escolha dos operadores do novo sistema de transporte coletivo, com a assinatura dos respectivos contratos de concessão e termos de permissão;

RESOLVE:

Art. 1° - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Art. 2° - O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será integrado por 54 (cinqüenta e quatro) pessoas,

mais seus respectivos suplentes, e terá a seguinte composição:

I - Secretário Municipal de Transportes, na condição de Presidente, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

II - Presidente da São Paulo Transporte S/A - SPTrans, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

III - Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, cabendo-lhe indicar seu substituto nos seus impedimentos;

IV - 01 (um) representante de cada um dos oito concessionários;

V - 01 (um) representante de cada um dos oito permissionários;

VI - 01 (um) representante do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;

VII - 01 (um) representante do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

VIII - 01 (um) representante do Grande Conselho Municipal do Idoso;

IX- 01 (um) representante do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente;

X - 31 (trinta e um) representantes dos munícipes, eleitos de acordo com o estabelecido no parágrafo segundo deste artigo.

§ 1° - Os representantes mencionados nos incisos Iv, V, VI, VII, VIII e IX, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos respectivos segmentos, separadamente para titular e suplentes e cumprirão mandato de 02 (dois) anos, sendo permitida uma única recondução por igual período.

§ 2° - A eleição dos representantes dos munícipes, prevista no inciso X deste artigo, será feita no âmbito de cada uma das 31 (trinta e uma) Subprefeituras, por meio de procedimentos eleitorais que serão definidos em portaria específica.

§ 3° - Os mandatos dos representantes dos munícipes terão duração de 02 (dois) anos, sendo permitida uma reeleição.

Art. 3° - São atribuições do Conselho:

I - Participar da formulação das políticas públicas dirigidas para o setor de trânsito e transporte municipais;

II - Acompanhar as ações de normatização e fiscalização do exercício do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;

III - Acompanhar as ações de normatização do trânsito, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;

IV - Sugerir alterações na regulação do setor de transporte coletivo, devidamente justificadas e motivadas;

V - Apurar e propor soluções, junto aos órgãos competentes, sobre reclamações provenientes dos fóruns regionais referentes aos serviços de trânsito e transporte.

§ 1° - O Conselho poderá solicitar informações e esclarecimentos, bem como sugerir alterações, a quaisquer órgãos envolvidos no setor de trânsito e transporte, desde que devidamente motivado e aprovado em reunião.

§ 2° - É de competência do Conselho elaborar seus regimentos, desde que nos limites fixados por esta Portaria.

Art. 4° - A atuação do Conselho deverá obedecer ao Regulamento constante no Anexo Único à presente Portaria.

Art. 5° - Serão instituídos Fóruns Regionais de Trânsito e Transporte, no âmbito de cada uma das 08 (oito) Áreas de Concessão e Permissão do Sistema Interligado.

Parágrafo único - As áreas têm a seguinte composição das Subprefeituras:

I - Área 01: Subprefeituras de Perus, Pirituba, Freguesia e Lapa;

II - Área 02: Subprefeituras de Jaçanã/Tremembé, Santana, Casa Verde e Vila Maria;

III - Área 03: Subprefeituras de Itaim Paulista, São Miguel, Hermelino Matarazo, Guaianazes e Penha;

IV - Área 04: Subprefeituras de Aricanduva, Itaquera e São Mateus;

V - Área 05: Subprefeituras de Vila Prudente, Ipiranga, Mooca e Sé;

VI - Área 06: Subprefeituras de Capela do Socorro, Parelheiros, Santo Amaro, Cidade Ademar, Jabaquara e Vila Mariana;

VII - Área 07: Subprefeitura de M'Boi Mirim;

VIII - Área 08: Subprefeituras de Campo Limpo, Butantã e Pinheiros.

Art. 6° - Cada Fórum será composto por:

I - 02 (dois) representantes do Poder Público, integrantes da Administração Pública Municipal Direta ou Indireta, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - 01 (um) representante de cada uma das Subprefeituras da Área, indicado pelo (a) Subprefeito (a);

III - 01 (um) representante de cada um dos concessionários da respectiva Área;

IV - 01 (um) representante de cada um dos permissionários da respectiva Área;

V - Representantes da Área, eleitos para o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

VI - Representação direta das comunidades interessadas nas discussões sobre o tema;

VII - 01 (um) representante dos taxistas, indicado pelo Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

VIII - 01 (um) representante dos condutores e cobradores do serviço de transporte coletivo público de passageiros, subsistema estrutural, da respectiva Área, indicado pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

Art. 7° - São atribuições do Fórum Regional de Trânsito e Transporte:

I - Acompanhar as ações regionais de normatização e fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros;

II - Acompanhar as ações regionais de normatização do trânsito;

III - Encaminhar ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte os problemas regionais de trânsito e transporte;

IV - Indicar e sugerir alternativas operacionais relativas ao trânsito e transporte para o Conselho Municipal.

Art. 8° - Cada Fórum Regional deverá ter reuniões mensais, nas datas e horários sugeridos pela convocação prévia, a ser feita pelos representantes designados pelo Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1° - As reuniões poderão abordar temas gerais das áreas ou assuntos específicos de uma respectiva comunidade, devendo ser, nesse caso, realizadas em locais mais próximos, permitindo maior participação da população.

§ 2° - Aplicam-se aos Fóruns, no que couber, as disposições desta Portaria e do Regulamento do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, constante no Anexo Único à presente Portaria.

Folha nº 99 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Art. 9° - A participação no Conselho Municipal e nos Fóruns Regionais e Voluntária não implicando qualquer tipo de remuneração ou ônus ao erário municipal, nem gerando vínculo com a Administração Direta ou Indireta do Município.

Art. 10 - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas todas as disposições em contrário, especialmente a Portaria n° 040/02 SMT.GAB.

PORTARIA 209/03 - SMT

RETIFICAÇÃO DA PORTARIA 209/03 - SMT. GAB., PUBLICADA NO DOM DE 24/12/2003, FOLHA 47, POR INCORREÇÃO.

ONDE SE LÊ:

Art. 5º ...

Parágrafo único ...

IV - Área 04: Subprefeituras de Aricanduva, Itaquera e São Mateus;

LEIA-SE :

Art. 5º ...

Parágrafo único ...

IV - Área 04: Subprefeituras de Aricanduva, Itaquera, São Mateus e Cidade Tiradentes;

Voltar Imprimir

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 1

RESOLUÇÃO Nº 07 DE 26 DE MARÇO DE 2013
(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 12/13)
(VEREADOR MARQUITO - PTB)

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário, até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público criar um espaço de debate para as questões relacionadas a tempo de espera, tempo de funcionamento, condições do transporte, condições dos locais de espera dos transportes, limpeza e conservação dos meios de transporte, entre outras, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos particulares, em especial usuários de metrô, ônibus e trens.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte do Município de São Paulo;

II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática do transporte;

III - realizar estudos sobre os meios de transporte, e sugerir novas alternativas de melhoria da qualidade e da utilização;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas ao transporte de passageiros no município;

V - elaborar um termo de princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão, periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público publicará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta resolução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.
JOSÉ AMÉRICO, Presidente
Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.
KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar

Folha nº 100
Nº 01-0374 do proc.
O funcionário de 2013
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL 01-0228/1998

Folha nº 101 do proc. Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

DISPÕE SOBRE A SEGURANÇA E QUALIDADE NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1 - Fica estabelecido o número mínimo de 5 (cinco) funcionários operacionais para cada ônibus utilizado no transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo.

Parágrafo único - Para controle do disposto neste artigo, as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo enviarão, mensalmente, à Secretaria Municipal de Transportes e ao Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores do Ramo de Transportes Urbanos Rodoviários e Anexos de São Paulo, a relação nominal do quadro de funcionários.

Art. 2 - A não obediência a esta lei implicará em multa de 820 Ufirs por cada funcionário não contratado.

Art. 3 - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias a partir da sua publicação.

Art. 4 - As despesas decorrentes da execução des ta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das sessões, em

Jooji Hato - PMDB

PCdoB

PT 13.

PT

PSDB

P.D.T.

D.C.

PFL

SD. 0522

PROJETO DE LEI 01-0363/2001, do Vereador Antonio Carlos Rodrigues.
"Dispõe sobre a redução do nível de emissão de poluentes de motores e dá outras providências,
A Câmara Municipal de São Paulo d e c r e t a:
Art. 1º - Deverão as empresas prestadoras de serviço de transporte integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, REDUZIR o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores ao definidos como Fase IV do Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos automores - Proconve, nos seguintes índices:
I - Monóxido de carbono = 4,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);
II - Hidrocarbonetos = 1,1 g/kwh descontado o metano (medido conforme o NB 1192);
III - Óxidos de Nitrogênio = 7,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);
IV - Material particulado = 0,15 g/kwh (medido conforme NB 1192);
V - Fumaça = 0,83 m-1, para motores naturalmente aspirados e 1,19ml para motores turboalimentados conforme NBR 13037);
§ 1º - A redução se dará, a partir da publicação desta Lei, na proporção de, no mínimo, 10% (dez por cento) ao ano, considerando as emissões do total de veículos em cada empresa,que não atendam a especificação citada no caput deste artigo , em um período máximo de 08 (oito) anos.
§ 2º - Findo o prazo máximo de 08 (oito) anos, todos os veículos que compõem o Sistema Municipal de Transporte Coletivo, deverão atender as exigências previstas no caput deste artigo.
Art. 2º - As vans, peruas e assemelhados (regularizados) para até 15 passageiros, deverão reduzir o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores ao definidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, obedecendo o seguinte percentual:
I - Monóxido de carbono - 2,0 g/km (medido conforme NBR 6601);
II- Hidrocarbonetos = 0,3 g/km (medido conforme NBR 6601);
III- Óxidos de Nitrogênio = 0,6 g/km (medido conforme NBR 6601);
IV- Material particulado = 0,025 g/km (medido conforme NBR 6601);
V- Fumaça = 0,25 m-1 (medido conforme NBR 13037);
Parágrafo Único - Para os veículos que se enquadram neste artigo, a redução se dará até o primeiro ano da vigência dessa Lei.
Art. 3º - Os operadores autônomos e empresas que atuam no transporte escolar com ônibus e os operadores autônomos e cooperativas de transporte coletivo deverão atender a especificação citada no caput do art. 1º,até o terceiro ano de vigência dessa Lei.
Art. 4º - Para o cumprimento dessa Lei, tratando-se de veículos em uso, poderão ser utilizados quaisquer meios, tais como, utilização de equipamentos ou dispositivos, substituição dos veículos ou dos seus motores por outros de tecnologia mais avançada, ou ainda, pela mudança do combustível original.
Parágrafo único: efetuadas as alterações de que trata o caput deste artigo, deverá haver homologação pelos órgãos competentes, sem a qual o veículo não será computado como modificado ou substituído, para os efeitos desta Lei.
Art. 5º - As determinações da presente Lei serão aplicadas, nas mesmas formas e prazos, a partir da publicação de novas normas que, sucessivamente, substituam os valores definidos como Fase IV do Programa Nacional de Controle de Emissões de Veículos Automotores - Proconve.
Art. 6º - As exigências contidas nesta Lei ficam condicionadas à evolução e disponibilidade tecnológica, econômico-financeira das entidades envolvidas, cabendo ao Executivo reavaliar os prazos e condições aqui fixados.
Art. 7º - O descumprimento ao disposto nesta Lei ensejará as seguintes penalidades:
I - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, multiplicada pelo número de veículos que faltem, a cada mês, para atingir a porcentagem mínima anual de 10% (dez por cento), aplicada à empresa prestadora do serviço de transporte coletivo ou escolar.
II - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, aplicada aos veículos de propriedade de autônomos e cooperativas, que não se enquadrem aos dispositivos desta Lei, dentro do prazo determinado.

Parágrafo único: As penalidades estabelecidas no caput deste artigo não excluem a rescisão do contrato, da licença, do alvará e outros dispositivos que autorizem a operação , a critério do Poder Público, bem como as eventuais perdas e danos causados ao Município ou à coletividade.
Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da datade sua publicação.
Art. 9º - As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art.10º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, especialmente as Leis Municipais 10.950, de 21 de janeiro de 1991 e 12.140 , de 06 de julho de 1996.
Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 103 do proc.
Nº 01-0374 de 2003
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

PROJETO DE LEI 01-0186/2003 do Vereador Gilberto Natalini (PSDB)
"Dispõe sobre a instalação de transmissão automática nos veículos da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As permissionárias e concessionárias, prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, ficam obrigadas a substituir seus veículos dotados de transmissão mecânica ou convertê-los, dotando-os de transmissão automática, no prazo de 8 (oito) anos, contados da entrada em vigor desta lei.

Parágrafo único - A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" desde artigo deverá efetuar-se na proporção mínima de 12,5% (doze e meio por cento) ao ano da frota existente na data do início da vigência desta lei.

Art. 2º O descumprimento do disposto nesta lei acarretará multa mensal de R$ 2.000,00 (dois mil reais) por veículo não convertido, aplicada às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo.

Parágrafo único - A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice Geral de Preços Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, abril de 2003. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0216/2003 do Vereador Gilberto Natalini (PSDB)
"Dispõe sobre o uso de gás natural, de hidrogênio, de motor híbrido ou de qualquer fonte de energia com menor potencial poluidor nos veículos integrantes da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências.
A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:
Art. 1º. As permissionárias e concessionárias, prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, deverão substituir seus veículos movidos a diesel ou converter seus motores por outros, movidos a gás natural, hidrogênio, motor híbrido ou qualquer outra fonte de energia com menor potencial poluidor, no prazo de 8 (oito) anos, contados da entrada em vigor desta lei.
§ 1º. A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" deste artigo deverá efetuar-se na proporção mínima de 12,5% (doze e meio por cento) ao ano da frota diesel existente na data do início da vigência desta lei.
§ 2º. A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" deste artigo, que circulam no chamado Centro Expandido do município, deverá efetuar-se nas seguintes proporções na frota diesel existente na data do início da vigência desta lei: 20% (vinte por cento) ao ano, nos dois primeiros anos; e 10% (dez por cento), a partir do terceiro ano de vigência desta lei.
§ 3º. Considera-se Centro Expandido as vias que compõem o perímetro do Mini Anel Viário, conforme estabelecem os Anexos I e II integrantes do Decreto nº. 37.085, de 3 de outubro de 1997.
§ 4º.Os veículos não convertidos somente poderão circular após serem submetidos à inspeção anual, efetivada por órgão competente, que emitirá o Laudo de Inspeção Veicular.
Art. 2º. O descumprimento do disposto nesta lei acarretará multa mensal de R$ 2.000,00 (dois mil reais) por veículo não convertido, aplicada à permissionária ou concessionária prestadora do serviço de transporte coletivo.
Parágrafo único - A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice Geral de Preços Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.
Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.
Art. 4º. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 5º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala das Sessões, de abril de 2003. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0113/2007 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PL), Roberto Trípoli (PV) e outros Vereadores.

"Consolida a legislação municipal sobre transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, matérias conexas ou afins e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o transporte público urbano de passageiros, coletivo e individual, e matérias conexas ou afins.

TÍTULO I

DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

SUBTÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 2º Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de São Paulo serão prestados sob os regimes públicos 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. 3º 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 do Município;

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 Executivo;

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. 4º Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, deverão ser observadas 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. 5º 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. 6º Para os efeitos deste Subtítulo I, 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. 7º 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 neste Subtítulo I 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. 8º 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 Público de conceder o uso de bens próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 9º 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 Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

e) extinguir a concessão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;

f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos neste Subtítulo I e nos contratos;

g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;

j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

Art. 10. Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico 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 Público;

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

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. 11. 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. 12. Decreto elaborado pelo 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 neste Subtítulo I;

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. 13. A concessão ou permissão de que trata o artigo 7º implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 14. Os contratos para a execução dos serviços de que trata este Subtítulo I, 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 Federal 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;

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

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

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

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

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

Art. 15. Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

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

§ 2º Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo 1º 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. 16. É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 17. 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. 18. 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 Federal nº 8.987/95.

§ 4º Não são considerados bens reversíveis para efeito deste Subtítulo I:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 19. 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 22, 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. 20. 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. 21. A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 22. Os prazos de duração dos contratos mencionados neste Subtítulo I 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. 23. Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

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

Art. 24. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito deste Subtítulo I:

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. 25. Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando o Poder Público coordenará a intervenção.

Art. 26. No período de intervenção, o Poder Público 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. 27. 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. 28. As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Público, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º Para determinar o valor da tarifa, o Poder Público 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:

I - remuneração dos operadores;

II - despesas de comercialização;

III - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

IV - fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º Os valores para custeio das atividades previstas nos incisos III e IV 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 deverão dispor de fontes específicas de recursos, excetuadas aquelas já vigentes em 12 de dezembro de 2001, e em especial a gratuidade de transporte coletivo nas linhas de ônibus e trolebus operadas pelas empresas particulares permissionárias de serviços de transporte às mulheres com mais de 60 (sessenta) anos de idade.

Art. 29. 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 à atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

I - a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

II - 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 parágrafo 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. 30. 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 pelo Poder Público, 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. 31. 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. 32. 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. 33. Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Re-qualificação 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. 34. 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 – re-qualificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por este Subtítulo I, bem como inovações tecnológicas;

II – re-qualificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço 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. 35. A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente concessão, permissão ou autorização do Poder Público, fundada neste Subtítulo I 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 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. 36. Pelo não cumprimento das disposições constantes deste Subtítulo I e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal 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.

SUBTÍTULO II

DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

CAPÍTULO I

DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE INTERESSE PÚBLICO

Art. 37. Fica estabelecido que em todos os ônibus municipais deverão ser afixados e mantidos avisos, em adesivos a serem colados na parte traseira, de forma que sejam visíveis pelos motoristas e pedestres, com o número da linha telefônica do serviço Disque-Denúncia, prestado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo.

Parágrafo único. Estes adesivos, de fundo transparente, deverão conter o seguinte texto:

DISQUE-DENÚNCIA

(telefone da entidade responsável pelo serviço)

VAMOS COMBATER A VIOLÊNCIA

DENUNCIE

ATENDIMENTO 24 HORAS.

CAPÍTULO II

DAS CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS

Art. 38. O Sistema de Transporte Coletivo por ônibus no Município de São Paulo não permitirá novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

Parágrafo único. Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado por laudo técnico da São Paulo Transporte S.A., será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro.

Art. 39. Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

CAPÍTULO III

DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS

Art. 40. As estações ou terminais rodoviários intermunicipais deverão manter em local visível e de fácil circulação de pedestres pelo menos um painel informativo com os horários de chegadas e partidas dos ônibus que ali fazem parada.

Parágrafo único. O painel deverá informar também os números ou letras identificadores das plataformas de embarque ou desembarque, além dos eventuais atrasos ou antecipações.

CAPÍTULO IV

DO RELATÓRIO MENSAL DOS DADOS COLETADOS PELO SISTEMA DE CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, GERENCIAMENTO E GESTÃO DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 41. O Executivo, através de seus órgãos competentes, enviará à Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo relatório mensal dos dados coletados pelo Sistema de Controle, Fiscalização, Gerenciamento e Gestão de Transporte Coletivo Municipal.

§ 1º O relatório a que se refere o caput deste artigo deve ser enviado à secretaria da comissão parlamentar permanente referida no art. 41, de forma escrita e digitalizada em disquete, nele devendo constar as seguintes informações:

I - o número de passageiros transportados;

II - os valores arrecadados pela tarifa;

III - os dados sobre o funcionamento do sistema, número de veículos em circulação e possíveis autuações às empresas contratadas por falha ou irregularidade;

IV - os valores devidos às empresas contratadas pelo sistema de transporte coletivo, com justificativa embasada nos dados coletados;

V - os valores gastos para a manutenção do sistema;

VI - os valores comparativos entre os gastos relacionados pelas empresas com o custeio das operações, apresentando expressamente os valores gastos com salários e vale-refeição dos trabalhadores vinculados à operação do sistema de transporte coletivo, discriminados por empresas.

§ 2º O relatório a que se refere este Capítulo IV deverá ser entregue até o décimo dia útil do mês subseqüente ao que o mesmo se refere.

Art. 42. A Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica realizará audiência pública para analisar os dados fornecidos.

TÍTULO II

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE COLETIVO ESCOLAR EM GERAL

Art. 43. O serviço de transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo será operado mediante prévia obtenção de Certificado de Registro junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 44. O Certificado de Registro de que trata o art. 43 será expedido em favor de pessoa física ou jurídica que comprovar o atendimento das exigências a serem estabelecidas em decreto do Executivo.

Art. 45. A inobservância das normas estatuídas para a operação do serviço implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo - UFM.

Parágrafo único. Na reincidência, a multa será aplicada em dobro e o veículo apreendido, até que sejam cumpridas as exigências legais estatuídas.

Art. 46. Fica obrigatória a identificação, em veículos de transporte escolar, dos estabelecimentos de ensino a que prestam serviço.

Parágrafo único. A identificação deverá conter: nome, endereço e telefone do estabelecimento de ensino, ou ainda do proprietário ou responsável, na parte lateral externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 47. Os veículos de transporte escolar do Município de São Paulo deverão também ter suas divisórias, encostos e arestas revestidos com material acolchoado e demais superfícies rombas.

Art. 48. O descumprimento do disposto nos artigos 46 e 47 sujeitará o infrator ao pagamento de multa correspondentes a 20 UFMs (vinte Unidades Fiscais do Município), dobrada na reincidência.

Art. 49. É obrigatória aos condutores e auxiliares de veículo escolar a participação em curso específico para o transporte de crianças especiais.

Parágrafo único. A autoridade administrativa competente deverá instituir regras e condições para a formação dos mesmos.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR GRATUITO

Art. 50. Fica instituído o Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, com o objetivo de garantir aos alunos matriculados o acesso às escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental.

Art. 51. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta constitui-se no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até as residências, realizado por operadores selecionados nos termos da legislação vigente.

Art. 52. Para participar do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta o aluno deverá estar matriculado em escola municipal de ensino infantil ou fundamental.

Art. 53. O serviço de transporte escolar instituído neste Programa será operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor, maior de 18 (dezoito) anos, que permanecerá no veículo durante todo o trajeto, auxiliando no embarque e desembarque dos alunos, bem como zelando pela segurança dos alunos transportados.

Parágrafo único. O Poder Público deverá fornecer ao condutor do veículo e ao monitor crachá específico, que deverá ser portado em local visível, durante toda a execução do serviço.

Art. 54. Os condutores deverão preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares referentes ao transporte escolar, a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 55. O Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta será implantado gradativamente, observando-se, para definição dos alunos a serem atendidos, os seguintes critérios, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria Municipal de Educação:

I - problemas crônicos de saúde;

II - menor faixa etária;

III - menor renda familiar;

IV - maior distância entre a residência e a escola.

§ 1º Terão prioridade na participação no Programa os alunos portadores de necessidades especiais.

§ 2º Para os fins de aferição da renda familiar mencionada no inciso III deste artigo, considera-se família o núcleo de pessoas formado por, no mínimo, um dos pais ou responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como parentes ou outros indivíduos que residam com o grupo sob o mesmo teto e contribuam economicamente para sua subsistência.

Art. 56. A implantação e operacionalização do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta ficará a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que, por meio de portaria intersecretarial, definirão:

I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;

II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;

III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;

IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;

V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;

VI - os prazos para a implementação do Programa.

Art. 57. A Comissão Coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito tem por atribuição o acompanhamento e a avaliação do Programa.

Art. 58. Os pais ou responsáveis deverão autorizar por escrito a adesão do aluno ao Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, e estar presentes com o mesmo nos horários e locais estabelecidos para sua entrega ao monitor e recepção no retorno da escola.

Art. 59. Toda falta do aluno deverá ser comunicada pelos pais ou responsáveis, por escrito, ao monitor, com a devida justificativa, dando este ciência do ocorrido à Diretoria da Escola.

Parágrafo único. A ocorrência de 05 (cinco) faltas consideradas injustificadas pela Diretoria da Escola implicará na exclusão do aluno do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, sendo sua vaga preenchida nos termos estabelecidos pelo ato administrativo a que se refere o artigo 56.

Art. 60. (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

TÍTULO III

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL A TAXÍMETRO

CAPÍTULO I

DA NATUREZA DO SERVIÇO

Art. 61. O transporte individual de passageiros no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização do Poder Público, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas neste Título III e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

CAPÍTULO II

DE QUEM PODE SER AUTORIZADO A EXPLORAR O SERVIÇO

Art. 62. A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 66, parágrafo 2º, 78 e 87, parágrafo 2º, só poderá ser permitida:

I - a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;

II - a pessoa física, motorista profissional autônomo.

§ 1º Para efeito deste artigo, especificamente em relação ao inciso II, poderão fazer uso do mesmo veículo até 2 (dois) motoristas profissionais autônomos, sendo que o referido veículo deverá ser, obrigatoriamente, de propriedade de um deles ou de ambos.

§ 2º Para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, praticado por 2 (dois) motoristas profissionais autônomos fazendo uso de um mesmo veículo, ambos os motoristas deverão portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Transportes na qual conste o vínculo específico entre os referidos motoristas e um único veículo.

§ 3º Os motoristas profissionais autônomos enquadrados nas condições do § 1º deste artigo só poderão obter a licença específica junto à Secretaria Municipal de Transportes, desde que não tenham qualquer vínculo com outro veículo destinado ao serviço de táxi com o respectivo alvará em vigor.

§ 4º Nos termos do § 1º deste artigo, a comprovação da propriedade do veículo será feita através do Certificado de Registro de Veículo (CRV), expedido pela repartição competente.

§ 5º Para a obtenção da licença específica de que trata o § 2º, os motoristas deverão estar previamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi.

CAPÍTULO III

DA PESSOA JURÍDICA E DA PERMISSÃO

Art. 63. À pessoa jurídica que se constituir na forma deste Título III para a exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, será outorgado Termo de Permissão, do qual constará seus direitos e obrigações.

Parágrafo único. A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Estacionamento.

Art. 64. A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I - estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a 500 (quinhentas) vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II - dispor de sede e escritório no Município;

III - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

Parágrafo único. No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

I - por crime doloso;

II - por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 65. O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo 64, comprove:

I - ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;

II - dispor do uso de área mínima de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinqüenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;

III - estar inscrita no Cadastro de Contribuintes Mobiliários.

Parágrafo único. Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquela Alvará, nos termos do inciso I deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

CAPÍTULO IV

DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

Art. 66. O motorista profissional autônomo, para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

I - ser proprietário do veículo;

II - estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Seguro Social.

§ 1º Para os efeitos deste Título III, entende-se por motorista profissional autônomo, o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2º Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação de serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Seguro Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

CAPÍTULO V

DO CONDUTOR DE TÁXI E DA SUA INSCRIÇÃO NO CADASTRO

Art. 67. Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68. Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, de categoria profissional;

II - possuir exame de sanidade, em vigor;

III - apresentar atestado de residência;

IV - apresentar certidão de distribuição criminal e certidão de execução criminal;

V - ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pelo Poder Público.

§ 1º No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

I - por crime doloso;

II - por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

§ 2º A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada a juízo do Poder Público, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1(um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

§ 3º Para os efeitos deste Título III, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 69. A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1º Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2º Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo 68, exceto o de que trata o inciso V.

CAPÍTULO VI

DO REGISTRO DE CONDUTOR

Art. 70. É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguro Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

Parágrafo único. O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, às exigências legais e regulamentares.

CAPÍTULO VII

DO VEÍCULO

Art. 71. Os veículos a serem utilizados no serviço definido neste Título III deverão ser da categoria automóvel ou utilitário, dotados de 2 (duas) ou mais portas, e encontrar-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado em vistoria prévia.

§ 1º Os veículos utilitários ou similares (peruas), deverão ter suas marcas e modelos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º Aos veículos utilitários ou similares (peruas) licenciados como táxi ou lotação, fica vedado o transporte de carga.

§ 3º Aos veículos utilitários ou similares (peruas) do tipo "Kombi", fica vedado transportar passageiros no banco dianteiro, que se destinará apenas ao motorista.

§ 4º Fica proibida a utilização de motocicletas para a prestação de serviços de transporte no Município de São Paulo, sob pena de imposição ao infrator de multa de 150 UFIR's e, em caso de reincidência, apreensão da motocicleta pelo órgão competente.

Art. 72. Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

Art. 73. Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pelo Poder Público, a saber:

I - pintura padronizada, de cor uniforme;

II - siglas ou símbolos;

III - inscrição do número de ordem dentro da frota.

Art. 74. Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

I – taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;

II – caixa luminosa, com a palavra "Táxi";

III – dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";

IV – cartão de identificação do proprietário e do condutor;

V – tabela de tarifas em vigor;

VI – tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente.

CAPÍTULO VIII

DO ALVARÁ DE ESTACIONAMENTO

Art. 75. O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos neste Título III, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 76. O Alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 5 (cinco) anos de fabricação e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 65, 71 a 74, quando se tratar de empresa, e nos artigos 66, 68, 71 a 74, quando motorista autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 77. Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 78. Fica permitida a transferência de alvará de estacionamento de pessoas jurídicas ou físicas para quem, satisfazendo as exigências legais e regulamentares, possa executar o serviço de transporte individual de passageiros por meio de táxi.

Art. 79. Por força do disposto no artigo 78, fica expressamente permitida a transferência de Alvará:

I - ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa por outra permissionária do serviço;

II - ocorrendo a morte do motorista autônomo, à viúva ou a seus herdeiros, enquanto pelo menos um deles for incapaz;

III - ao espólio, à viúva ou a herdeiro de motorista autônomo.

§ 1º Aquele que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências deste Título III, salvo nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo.

§ 2º Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo é assegurado o direito de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III, o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 80. Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro, em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 81. A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com o escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 1º O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

§ 2º Para a renovação do Alvará de Estacionamento de veículos de empresa, é dispensada a apresentação do comprovante de inscrição de motorista no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo, entretanto, compulsória sua apresentação quando solicitada pelo Poder Público, sob pena de aplicação das penalidades cabíveis previstas no Capítulo XIII.

Art. 82. Os alvarás vencidos a partir de 1º de janeiro de 1976, cuja renovação não for efetivada na época prevista, poderão ser renovados, observado o limite máximo de 3 (três) anos contados do vencimento, desde que os interessados o requeriam e paguem, por ano ou fração decorrida, além das taxas e demais tributos devidos, acrescidos de juros de mora e correção monetária, multa correspondente a 1 (uma) Unidade de Valor Fiscal do Município de São Paulo.

Art. 83. A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades importará na caducidade do Termo de Permissão, sendo permitida a transferência de todos os seus Alvarás, desde que acompanhando os respectivos veículos da frota, respeitadas as formalidades legais e regulamentares.

Art. 84. O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

§ 1º Excepcionalmente, nos casos de roubo, furto ou perda total, devidamente comprovados por documentação expedida pelos órgãos públicos competentes, o permissionário poderá pleitear substituição do veículo indicado no Alvará por outro fabricado até 5 (cinco) anos antes da ocorrência do fato.

§ 2º Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista neste Título III.

Art. 85. Não será expedido Alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

CAPÍTULO IX

DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

Art. 86. Os pontos de estacionamento serão fixados pelo Poder Público, tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como, dos tipos e quantidade máxima de veículos que neles poderão estacionar.

Art. 87. Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;

II - livres.

§ 1º O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para ele designados no respectivo Alvará.

§ 2º Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 88. Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo do Poder Público, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como, ter reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

Art. 89. O Poder Público poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la ex-officio, por motivo de interesse público.

Art. 90. Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio do Poder Público quanto aos locais de interesse turístico, serem estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 91. Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Art. 92. A utilização, fiscalização, sinalização, e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

CAPÍTULO X

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR LOTAÇÃO

Art. 93. Os veículos de aluguel a taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros, desde que dotados de no mínimo, 3 (três) portas, poderão executar serviços de lotação, com prévia autorização da Secretaria Municipal de Transportes, que designará os pontos iniciais, terminais e itinerário básico, e estabelecerá as marcas e modelos dos veículos, além das demais exigências para a execução do serviço.

Art. 94. Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

CAPÍTULO XI

DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES DE TÁXIS

Art. 95. Os permissionários e condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como, facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 96. As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda a:

I - manter a frota em boas condições de tráfego;

II - manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;

III - fornecer ao Poder Público resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

IV - atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;

V - ser proprietária de, no mínimo, 20 (vinte) táxis dentro do prazo de 2 (dois) anos; 25 (vinte e cinco), dentro de 3 (três) anos; 30 (trinta), dentro de 4 (quatro) anos; 40 (quarenta), dentro de 5 (cinco) anos, prazos esses contados da data da outorga do Termo de Permissão;

VI - manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;

VII - registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;

VIII - entregar ao Poder Público relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;

IX - manter em atividade toda frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinqüenta por cento) no período noturno, bem como, aos sábados, domingos e feriados;

X - manter os motoristas uniformizados, com características especiais de identificação, e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;

XI - comunicar ao Poder Público quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos;

XII – obrigar os motoristas a usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-los com facilidade.

Art. 97. Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

I - manter o veículo em boas condições de tráfego;

II - fornecer ao Poder Público dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

IV – usar uniforme com características especiais de identificação;

V – usar identificação de maneira que o usuário possa reconhecê-lo com facilidade.

Parágrafo único. Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 98. É obrigação de todo condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código de Trânsito Brasileiro e, especialmente:

I - tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;

II - trajar-se adequadamente;

III - não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;

IV - não violar o taxímetro;

V - não cobrar acima da tabela;

VI - não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

VII - não permitir excesso de lotação;

VIII - não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para este fim;

IX - trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

CAPÍTULO XII

DAS TAXAS

Art. 99. Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I - de Licença de Estacionamento de veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:

ponto privativo – 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

ponto livre – 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

II - de Expediente, referente a:

a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi – 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;

b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros – 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;

c) alvará de estacionamento, ou sua renovação – NCr$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);

d) termo de permissão para empresa – 50% (cinqüenta por cento) do valor do salário mínimo;

e) substituição do veículo:

1 – 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;

2 – isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;

f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 78, para:

1 – espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo – 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;

2 – empresa, motorista profissional autônomo e co-proprietário do veículo também autônomo – 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

g) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:

1 – a requerimento do interessado – 1 (um) salário mínimo;

2 – "ex-officio" – isento;

III – de Serviços Diversos: vistoria prévia – NCr$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

CAPÍTULO XIII

DAS PENALIDADES

Art. 100. A inobservância das obrigações estatuídas neste Título III, bem como, nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicáveis separada ou cumulativamente, independentemente da ordem em que estão classificadas:

I - multa;

II - advertência;

III - suspensão ou cassação do registro de condutor;

IV - suspensão ou cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

V - suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;

VI - suspensão ou cassação do Termo de Permissão;

VII - remoção do veículo;

VIII - retenção do veículo;

IX - apreensão do veículo.

Parágrafo único. As penas de advertência e suspensão implicarão obrigatoriamente em anotação desabonadora, que deverá constar do prontuário do condutor.

Art. 101. Aos permissionários ou condutores de táxis serão aplicadas penalidades classificadas em grupos A, B, C e D, nos seguintes casos de infração:

Penalidades do grupo A:

I - não se trajar adequadamente;

II - não tratar com polidez e urbanidade os passageiros e público;

III - não devolver objetos ou valores esquecidos ou deixados no interior do veículo;

IV - não portar, no veículo, guia atualizado das ruas de São Paulo;

V - transitar com veículo em más condições de higiene;

VI - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a identificação do permissionário e do condutor;

VII - não apresentar no veículo elementos de identificação ou orientação exigidos pela Secretaria Municipal de Transportes;

VIII - deixar de comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração de residência ou endereço postal, ou fornecê-lo erroneamente.

Penalidades do Grupo B:

IX - transitar com veículo em más condições de funcionamento e conservação;

X - utilizar veículo no serviço de táxi com equipamentos que não sejam originais de fábrica ou aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes;

XI - desrespeitar a capacidade legal de lotação de veículo;

XII - desobedecer regulamento do ponto de estacionamento aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes;

XIII - angariar passageiro com veículo estacionado a menos de 100 (cem) metros de ponto de estacionamento oficialmente implantado;

XIV - conduzir veículo com a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi ou Alvará de Estacionamento vencidos;

XV - não apresentar no veículo, afixado em local determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, a tabela de tarifas e a Tabela contendo a fórmula da operação aritmética de conversão da Quantidade de Unidades Taximétricas em moeda corrente;

XVI - retardar propositadamente a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

XVII - utilizar o táxi no transporte de lotação, sem a devida autorização da Secretaria Municipal de Transporte;

XVIII - utilizar o veículo de aluguel para fins não autorizados;

XIX - recusar exibir à fiscalização os documentos que forem exigidos ou evadir-se quando abordados pela mesma;

XX - transitar sem portar o comprovante de Registro de Condutor ou Carteira de Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XXI - transitar com intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes, com prazo vencido;

XXII - transitar sem portar Alvará de Estacionamento;

XXIII - não utilizar caixa luminosa com a palavra "táxi" de acordo com as normas estabelecidas.

Penalidades do Grupo C:

XXIV - permitir que condutor não cadastrado dirija o veículo;

XXV - angariar passageiro com taxímetro previamente ligado;

XXVI - utilizar taxímetro defeituoso ou não aferido;

XXVII - usar indevidamente as bandeiras ou camuflá-las impedindo a perfeita visualização;

XXVIII - abandonar o veículo na via pública, para impossibilitar a ação da fiscalização, em especial próximo a pontos de estacionamento de táxi;

XXIX - transitar com veículo em más condições de segurança;

XXX - transitar com placa deslacrada;

XXXI - danificar propositadamente veículos de terceiros;

XXXII - recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei;

XXXIII - ostentar qualquer tipo de propaganda não autorizada pelo Poder Público;

XXXIV - alterar ou danificar sinalização de trânsito ou bens públicos;

XXXV - praticar atos de agitação ou balbúrdia;

XXXVI - obrigar os passageiros a descerem antes do local de destino;

XXXVII - utilizar-se de meios enganosos para se apropriar de importâncias indevidas do passageiro;

XXXVIII - dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime;

XXXIX - arregimentar ou aceitar passageiros angariados próximo a ponto de estacionamento para o qual não esteja autorizado;

XL - efetuar corrida em descordo com a regulamentação da forma de cobrança de tarifa.

Penalidades do Grupo D:

XLI - conduzir táxi sem estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi;

XLII - violar o taxímetro ou o aparelho registrador;

XLIII - utilizar mecanismos que interfiram no taxímetro, possibilitando um aumento no valor real da corrida;

XLIV - utilizar tabelas de tarifas não autorizadas ou fraudadas;

XLV - cobrar acima da tabela de tarifas ou similar;

XLVI - adulterar as placas de identificação do veículo;

XLVII - utilizar placas não pertencentes ao veículo;

XLVIII - utilizar veículo movido por combustível não autorizado em legislação específica;

XLIX - efetuar transporte remunerado sem que o veículo esteja devidamente autorizado para esse fim;

L - dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

LI - angariar passageiro no Município de São Paulo, sob qualquer forma, para transporte em veículo de aluguel (táxi) de outro município.

Art. 102. As penas de natureza pecuniária e as demais previstas no artigo 100 são aplicáveis aos permissionários do serviço definido neste Título III, bem como, aos proprietários de veículos que estejam operando o serviço sem a devida autorização do Poder Público.

Art. 103. A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, acarretará a apreensão do respectivo documento e a interdição do taxímetro, durante o prazo de duração da pena.

Art. 104. Além das penalidades previstas neste Capítulo XIII e demais atos expedidos para sua regulamentação, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no "Termo de Permissão".

Art. 105. A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, cabendo a seu titular, ou a comissão especialmente designada para esse fim, decidir em grau de recurso.

§1º. Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial da Cidade de São Paulo.

§2º. A Secretaria Municipal de Transportes poderá criar mais de uma comissão, para decidir em grau de recurso, composta, cada uma, por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - um representante do Departamento de Transportes Públicos – DTP, da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;

III - um representante dos motoristas, indicado por entidade reconhecida.

§ 3º Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução da importância a ela correspondente.

Art. 106. Além das penalidades específicas do artigo 100, inciso I, fica instituída a "Avaliação de desempenho do condutor" através da atribuição de pontos às infrações cometidas pelos permissionários e/ou condutores de táxi do Município de São Paulo.

§ 1º Os pontos serão atribuídos a todas as infrações de acordo com os grupos em que estão classificadas.

§ 2º A pontuação será cumulativa e os pontos atribuídos a cada infração cometida prescreverão nos seguintes prazos da data da infração:

I - infrações dos Grupos A e B: 01 (um) ano;

II - infrações do Grupo C: 02 (dois) anos;

III - infrações do Grupo D: 03 (três) anos.

§ 3º O condutor, ao atingir os limites de 50 (cinqüenta) e 100 (cem) pontos, será submetido à Comissão de Avaliação de Desempenho do Condutor, composta por 3 (três) membros, na seguinte conformidade:

I - um presidente, indicado pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - um representante do Departamento de Transportes Públicos - DTP, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

III - um representante dos motoristas, indicado por entidade de classe reconhecida.

§ 4º Atingido o limite de 50 (cinqüenta) pontos, a Comissão analisará o histórico das infrações do condutor e proporá ao Secretário Municipal de Transportes - SMT ou autoridade por ele designada a pena de advertência ou suspensão complementar de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias.

§ 5º Atingido o limite de 100 (cem) pontos será aplicada, de imediato, uma suspensão preventiva de 15 (quinze) dias, e a Comissão, analisando o histórico das infrações, proporá ao Secretário Municipal de Transportes, ou autoridade por ele designada, a pena de suspensão complementar de 15 (quinze) a 45 (quarenta e cinco) dias ou a cassação do Alvará de Estacionamento, da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, ou do registro do Condutor, conforme o caso.

Art. 107. As infrações punidas com multa, advertência ou suspensão, que implicarão em pontuação para a avaliação de desempenho do condutor, classificam-se de acordo com sua gravidade, em 4 (quatro) Grupos:

I - Grupo A - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,25 UFM – Unidade Fiscal do Município de São Paulo e, na reincidência, multa em dobro, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor;

II - Grupo B - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 0,50 UFM – Unidade Fiscal do Município de São Paulo, advertência escrita e anotação de 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 5 (cinco) a 10 (dez) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor;

III - Grupo C - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 1 (uma) UFM – Unidade Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 10 (dez) a 20 (vinte) dias e anotação de 10 (dez) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor;

IV - Grupo D - As que serão punidas com multa de valor equivalente a 2 (duas) UFM – Unidade Fiscal do Município de São Paulo, suspensão de 20 (vinte) a 40 (quarenta) dias e anotação de 20 (vinte) pontos no prontuário do condutor; na reincidência, multa em dobro, suspensão de 40 (quarenta) a 80 (oitenta) dias e anotação de 40 (quarenta) pontos no prontuário do condutor.

Art. 108. Considera-se infração, para os efeitos deste Capítulo XIII, a inobservância de qualquer preceito deste Título III, e nos demais atos expedidos para a sua regulamentação.

Art. 109. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão classificadas no Grupo A, sem prejuízo das demais penas previstas no artigo 100.

Art. 110. O Poder Público poderá, a qualquer tempo, cassar a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, o Alvará de Estacionamento e o Termo de

Permissão, sem qualquer direito de indenização ao permissionário, em especial quando:

I - executar o serviço de táxi ou lotação, durante o prazo de duração da pena de suspensão;

II - utilizar o veículo para prática de crime ou contravenção;

III - for reincidente, por 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos, em condenação por crime culposo ou condenado por crime doloso;

IV - for comprovado que o condutor dirigia em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica após 2 (duas) suspensões pelo mesmo motivo;

V - ficar comprovada a utilização de mecanismos que interfiram no taxímetro e aumentem o valor da corrida.

Parágrafo único. Nas infrações especificadas neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes promoverá a suspensão preventiva do taxista infrator e num prazo de 30 (trinta) dias, proporá ao Prefeito a cassação de sua inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, com as devidas provas circunstanciais da infração.

Art. 111. O Poder Público poderá reter, remover e apreender veículos, com vistas ao cumprimento das disposições contidas neste Título III, e demais atos expedidos para sua regulamentação.

§ 1º O preço da operação de remoção de veículos prevista neste artigo, será estabelecido pelo Executivo, através de decreto, considerados os parâmetros adotados para operações da mesma espécie.

§ 2º Os proprietários dos veículos removidos, enquanto estes permanecerem nos pátios de estacionamento da Secretaria Municipal de Transportes, ficarão sujeitos também ao pagamento de estadia diária, cujo valor será fixado na forma prevista no §1º.

§ 3º Os veículos recolhidos serão leiloados de conformidade com o estabelecido na legislação vigente aplicada à espécie.

Art. 112. A remoção do veículo dar-se-á quando o condutor:

I - angariar passageiros com veículos estacionados a menos de 100 (cem) metros de ponto de táxi oficialmente implantado;

II - abandonar o veículo na via pública para impossibilitar a ação da fiscalização.

Art. 113. A retenção do veículo dar-se-á quando:

I - o condutor deixar de portar, ou exibir, à autoridade competente, ou a seus agentes, os documentos exigidos pela lei que disciplina o serviço e demais atos expedidos para sua regulamentação;

II - o veiculo transitar:

a) produzindo fumaça;

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou com a sua falta;

c) com deficiência de freios;

d) usando combustível não autorizado;

e) com taxímetro defeituoso ou sem a sua utilização.

Art. 114. A apreensão do veículo dar-se-á quando:

I - ordenada judicialmente;

II - o condutor for encontrado em estado de embriaguez ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

III - transitar sem nova vistoria, depois de reparado em conseqüência de acidente grave ou má conservação;

IV - não estiver devidamente autorizado a operar o serviço de táxi;

V - for alterada a característica do veículo sem autorização da autoridade competente;

VI - transitar em mau estado de conservação e segurança;

VII - tiver falsificada a placa de identificação;

VIII - estiver com o taxímetro aparentemente violado.

Art. 115. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores ou a ambos, conforme o caso.

Art. 116. Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veiculo.

Art. 117. Aos condutores de táxis de outros Municípios é vedado angariar passageiros no Município de São Paulo, sob pena de apreensão, até a efetiva comprovação de pagamento da multa aplicada.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 118. O Poder Público poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições deste Título III, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município.

Art. 119. A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido neste Título III, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto ao Poder Público.

Art. 120. Quando possuir oficina de reparos, a empresa permissionária poderá estabelecer plantões permanentes no período noturno, sábados, domingos e feriados, desde que seja para o exclusivo atendimento dos veículos da frota, observadas a legislação do trabalho, de proteção ao bem estar e sossego públicos e demais normas aplicáveis.

Art. 121. As oficinas de reparos de taxímetro poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 122. O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores, perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere este Título III; conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico.

Art. 123. Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados neste Título III, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 124. O Poder Público poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 125. O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos em nome de:

I - empresas permissionárias;

II - motoristas profissionais autônomos;

III - motoristas profissionais autônomos co-proprietários;

IV - sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 126. O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data de publicação do despacho de deferimento.

Parágrafo único. Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 127. Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas

municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 128. Os permissionários de táxi das categorias comum, especial e luxo, ficam obrigados a substituir o seu veículo após 10 (dez) anos de fabricação, excluído o de fabricação.

Parágrafo único. Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem o limite fixado neste artigo.

Art. 129. Ficam isentos da Taxa de Licença para publicidade as inscrições, siglas, ou símbolos que, aprovados pelo Poder Público, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 130. O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas neste Título III, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

Parágrafo único. No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr$0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 131. A empresa, o motorista profissional, autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 132. O disposto nos artigos 61 a 63, 66, 67, 70, 75, 77 a 83, 85 a 92, 95, 97 a 117 e no Capítulo XIV - Das Disposições Gerais, aplica-se no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executem ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

Parágrafo único. As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

CAPÍTULO XV

DAS DISPOSIÇÕES ESPARSAS

SEÇÃO I

DOS PONTOS DE TÁXI EM ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

Art. 133. Ficam obrigados todos os estabelecimentos comerciais do tipo supermercado, hipermercado, shopping center, centro comercial ou assemelhados a oferecer gratuitamente espaço para a instalação, a critério do poder público, de um ponto de táxi e providenciar, quando necessário, a construção de baia para essa mesma finalidade.

Parágrafo único. O ponto deverá ser localizado em área próxima à saída do estabelecimento, e com acesso imediato à via pública.

Art. 134. Caberá aos órgãos públicos competentes o cadastramento e a conseqüente legalização do ponto, bem como o credenciamento dos motoristas, além da manutenção do ponto, uma vez instalado.

Art. 135. Sob nenhuma hipótese poderá o proprietário do estabelecimento comercial repassar aos motoristas de táxi quaisquer ônus decorrentes da aplicação do disposto nesta Seção I, nem tampouco exigir pagamento de taxas ou mensalidades de qualquer espécie.

SEÇÃO II

DOS POSTOS DE APOIO AO TAXISTA

Art. 136. Cria-se, através do Poder Executivo, a construção e instalação de Postos de Apoio ao Taxista, para atendimento das necessidades básicas dos 35 mil profissionais do Município de São Paulo.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os Postos de Apoio serão instalados de acordo com a conveniência do Executivo (pontos de táxis, praças, calçadões, etc.) e a conservação dos mesmos atenderá à orientação dos taxistas.

§ 3º Os Postos funcionarão dia e noite, durante os 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias do ano.

Art. 137. (VETADO)

Art. 138. (VETADO)

SEÇÃO III

DO LICENCIAMENTO

Art. 139. O licenciamento do veículo de aluguel a taxímetro, utilizado no transporte individual de passageiros, só poderá ser feito se o mesmo estiver de acordo com especificações padronizadas.

TÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 140. 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. 141. 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. 142. 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 32, 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. 143. Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 31, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 144. As empresas operadoras do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros em 12 de dezembro de 2001 continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 145. Os novos operadores do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas empregados no Sistema em 12 de dezembro de 2001, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 146. A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 4º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 7º, a frota pública de trolebus.

Art. 147. Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto no Subtítulo I, 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 II, 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 6.000 (seis mil).

Art. 148. Até que seja publicado o ato administrativo a que se refere o caput do artigo 59, observar-se-á o disposto na Portaria Intersecretarial SMT/SME nº 1, de 25 de abril de 2002.

Art. 149. Do total de Alvarás de Estacionamento concedidos às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi, 700 (setecentos) serão transferidos à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de 18 de janeiro de 2003, sem que disso decorra qualquer direito oponível ao Poder Público.

§ 1º Caberá ao Poder Público fixar o número mínimo de Alvarás de Estacionamento para operação, por pessoa jurídica.

§ 2º As pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi poderão antecipar a transferência desses Alvarás à Secretaria Municipal de Transportes - SMT em prazo inferior ao definido no caput deste artigo.

Art. 150. Terão direito a receber esses Alvarás de Estacionamento as pessoas físicas, motoristas profissionais, que, comprovadamente, exerciam a atividade junto às pessoas jurídicas exploradoras do serviço de táxi em 11 de junho de 2002, data de leitura do projeto que originou a Lei nº 13.515, de 17 de janeiro de 2003.

§ 1º O condutor interessado em participar deste processo deverá fazê-lo através de manifestação expressa em documento próprio emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 2º Caso o número de adesões seja superior a 700 (setecentos), a seleção dos condutores poderá ser feita através de sorteio público ou de processo seletivo, ficando a critério do Executivo Municipal a definição do procedimento a ser adotado.

§ 3º Os Alvarás de Estacionamento, obtidos na forma do "caput" deste artigo, não poderão ser transferidos a terceiros num prazo inferior a 03 (três) anos.

Art. 151. O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua publicação.

Art. 152. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 153. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 154. Ficam revogadas por consolidação as Leis nºs 4.364, de 31 de março de 1953; 4.618, de 18 de fevereiro de 1955; 5.141, de 5 de abril de 1957; 5.660, de 25 de novembro de 1959; 5.769, de 14 de dezembro de 1960; 5.942, de 13 de março de 1962; 6.520, de 25 de maio de 1964; 6.681, de 21 de junho de 1965; 6.908, de 13 de junho de 1966; 7.526, de 21 de setembro de 1970; 7.669, de 19 de novembro de 1971; 7.802, de 27 de outubro de 1972; 7.816, de 30 de novembro de 1972; 7.926, de 21 de agosto de 1973; 7.953, de 16 de novembro de 1973; 8.088, de 12 de julho de 1974; 8.353, de 30 de dezembro de 1975; 8.424, de 18 de agosto de 1976; 8.678, de 3 de março de 1978; 9.392, de 21 de dezembro de 1981; 9.651, de 24 de novembro de 1983; 9.699, de 07 de março de 1984; 9.921, de 2 de julho de 1985; 9.939, de 16 de julho de 1985; 10.012, de 13 de dezembro de 1985; 10.039, de 8 de janeiro de 1986; 10.154, de 7 de outubro de 1986; 10.195, de 3 de dezembro de 1986; 10.280, de 10 de abril de 1987; 10.308, de 22 de abril de 1987; 10.647, de 14 de outubro de 1988; 10.744, de 31 de agosto de 1989; 10.839, de 20 de fevereiro de 1990; 10.854, de 22 de junho de 1990; 10.990, de 13 de junho de 1991; 10.993, de 13 de junho de 1991; 11.086, de 6 de setembro de 1991; 11.089, de 11 de setembro

de 1991; 11.022, de 2 de julho de 1991; 11.129, de 2 de dezembro de 1991; 11.174, de 7 de abril de 1992; 11.216 de 20 de maio de 1992; 11.250, de 1º de outubro de 1992; 11.257, de 7 de outubro de 1992; 11.272, de 12 de novembro de 1992; 11.296, de 27 de novembro de 1992; 11.381, de 17 de junho de 1993; 11.429, de 25 de outubro de 1993; 11.487, de 11 de março de 1994; 11.502, de 13 de abril de 1994; 11.508, de 19 de abril de 1994; 11.598, de 11 de julho de 1994; 11.602, de 12 de julho de 1994; 11.655, de 18 de outubro de 1994; 11.840, de 28 de junho de 1995; 11.992, de 16 de janeiro de 1996; 12.140, de 5 de julho de 1996; 12.516, de 6 de novembro de 1997; 12.549, de 08 de janeiro de 1998; 12.609, de 6 de maio de 1998; 12.615, de 4 de maio de 1998; 12.621, de 4 de maio de 1998; 12.619, de 4 de maio de 1998; 12.633, de 6 de maio de 1998; 12.823, de 7 de abril de 1999; 12.830, de 22 de abril de 1999; 13.094, de 8 de dezembro de 2000; 13.115, de 6 de abril de 2001; 13.207, de 9 de novembro de 2001; 13.241, de 12 de dezembro de 2001; 13.270, de 3 de janeiro de 2002; 13.441, de 14 de outubro de 2002; 13.481, de 3 de janeiro de 2003; 13.515, de 17 de janeiro de 2003;13.542, de 24 de março de 2003; 13.612, de 26 de junho de 2003; 13.697, de 22 de dezembro de 2003; 14.002, de junho de 2005; e 14.011, de 23 de junho de 2005; as disposições da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, exceto o art. 60; e as expressões "nos ônibus" constantes do art. 1º da Lei nº 11.014, de 27 de junho de 1991, e "de transporte público e coletivo de passageiros" constante do art. 1º da Lei nº 11.603, de 12 de julho de 1994.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes"

Folha nº 134 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PROJETO DE LEI 01-0440/2007 do Vereador Senival Moura (PT)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de toda frota de veículo pertencente à Municipalidade ou que prestem serviços a esta, serem movidos à combustível; gás natural, álcool etanol, eletricidade, biodiesel ou outra fonte de energia menos poluente.

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

Art. 1. º Será obrigatório que todos os veículos pertencentes à Municipalidade ou que prestem serviços a esta, serem movidos a gás natural, álcool etanol, eletricidade, biodiesel ou outra fonte de energia menos poluente.

§ 1º. Entenda-se por fonte de energia menos poluente, aquelas que por si só, causem ao homem e ao meio ambiente menor impacto referentes à dispersão de poluentes na atmosfera, como não é o caso dos combustíveis fósseis que produzem grande dispersão de gás carbônico na atmosfera quando queimados.

§ 2º. Estão excluídos desta obrigatoriedade os veículos que, por ora, não possuam no mercado comercial modelo disponível, cujo combustível enquadra-se com o elencado no "caput" do artigo 1º desta lei.

Art. 2. º Deverá obrigatoriamente ser elaborado pelos Poderes: Executivo e Legislativo, no prazo máximo de 01 (um) ano, a contar da publicação da referida lei, cronograma detalhado acerca da substituição e/ou adaptação de toda frota de veículos que pertençam a Municipalidade ou prestem serviços a esta.

Art. 3º. Os contratos da Municipalidade em vigência, firmados com concessionários, permissionários ou prestadores de serviços, cujos veículos não se enquadrem aos ditames desta lei, permanecerão inalterados até sua resolução. Todavia, em caso de renovação, será obrigatório à adequação aos moldes da presente lei.

Parágrafo Único. No caso do transporte público coletivo de passageiros urbano – ônibus e/ou micro-ônibus, deverá a Municipalidade propiciar isenções fiscais e tributárias oferecendo condições para fomentar a substituição e/ou adaptação da frota que opera o sistema de transporte público de passageiros na cidade de São Paulo.

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

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0638/2007 do Vereador Aurélio Nomura (PV)

Cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na Frota Municipal de Veículos e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído o "Programa Municipal de Redução e Compensação de Emissão de Gases de Efeito Estufa" junto à frota de veículos utilizados pelas Empresas de Transportes Coletivos, municipais e intermunicipais, Secretarias, Empresas de Economia Mista, Autarquias, Credenciadas e Concessionárias de serviços públicos no Município de São Paulo, como também a Prefeitura Municipal, a Câmara Municipal e o Tribunal de Contas, visando a redução e compensação de gases de efeito estufa.

Art. 2º - Deverão as Empresas e Órgãos Públicos relacionados no Art. 1º, apresentarem laudo com estimativa técnica de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), gerados pelos veículos que compõe suas respectivas frotas, às Secretarias Municipais de Transporte e do Verde e do Meio Ambiente.

Parágrafo único – Empresas especializadas e certificadas ficarão encarregadas da medição e fornecimento de laudo do nível de emissão de Gases de Efeito Estufa.

Art. 3º - Contemplando o Programa, no tocante às emissões de Gases de Efeito Estufa, deverão as Empresas e Órgãos Públicos relacionados no Art. 1º, após dois anos da sanção da presente lei, utilizar em suas respectivas frotas a adição de 10% (dez por cento) de biodiesel (B-10), e, para motores não diesel, somente combustível alternativo, devendo também, monitorarem as emissões de materiais particulados visando sua redução em, no mínimo, 20% (vinte por cento) do auferido no laudo inicial.

Art. 4º - Contemplando o Programa, no tocante à compensação das emissões de Gases de Efeito Estufa, as Empresas e Órgãos Públicos relacionados do Art. 1º, a partir do ano de 2008, para seus veículos com motores a diesel, ficam obrigados ao plantio de três árvores e, para motores não diesel, o plantio de uma árvore na cidade de São Paulo, respectivamente, para cada veículo licenciado sob sua responsabilidade, neste Município.

§ 1º - Além do disposto no "caput" do presente Artigo, a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, após análise dos laudos de emissão apresentados, deverá determinar o número de árvores necessárias às respectivas compensações, bem como, indicar o responsável pelo manejo e plantio das árvores.

§ 2º- A área a ser beneficiada com o plantio das árvores deverá ser explicitada em croqui com dimensionamento e detalhamento de onde será feita a compensação ambiental.

Art. 5º - Todas as Empresas e Órgãos Públicos relacionados deverão comprovar documentalmente o efetivo cumprimento do disposto nos Artigos 2º, 3º, 4º e § 1º, desta Lei, em no máximo de 30 (trinta) dias a contar dos prazos estabelecidos nos Artigos respectivos, devendo esta documentação ser encaminhada às Secretarias citadas no Art. 2º.

Art. 6º - As Empresas e Órgãos Públicos que violarem ou concorrerem de qualquer forma para o não cumprimento da presente Lei, incidirão nas seguintes sanções:

I – Multa de 1000 UFM-SP por dia, no atraso do cumprimento do Art. 5º desta Lei.

II – Cancelamento dos contratos de prestação de serviços públicos e indeferimento permanente de qualquer participação em concorrência pública no Município de São Paulo, quando couber.

Art. 7º - O Executivo Municipal regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 8º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, de de 2007. Às Comissões competentes.

Folha nº 135 do proc.
Nº 01-0374 de 2007
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 136 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 21/05/2010, PÁG 79

PROJETO DE LEI 01-0216/2010 do Vereador Abou Anni (PV)

"Dispõe sobre Transporte Coletivo Privado para Universitários, estudantes de cursos técnicos, preparatórios e demais cursos de duração prolongada, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

Art. 1º O transporte coletivo privado para universitários, estudantes de cursos técnicos, preparatórios e demais cursos de duração prolongada, com o objetivo de garantir e facilitar a ida e o retorno de alunos matriculados com um padrão mínimo de conforto, higiene e segurança, somente poderá ser desempenhado por pessoas físicas que possuam Termo de Autorização expedido pelo órgão competente do Executivo.

Parágrafo único. Entende-se por curso de duração prolongada, o programa educacional com grade destinada ao término, no mínimo, em seis meses.

Art. 2º O exercício da atividade de transporte coletivo privado de universitários, estudantes de cursos técnicos, preparatórios e demais cursos de duração prolongada, deverá ser realizado por ônibus e micro-ônibus, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo.

Parágrafo único. O transporte coletivo privado de que trata o caput do artigo 1º., desta lei, será remunerado diretamente pelo usuário.

Art. 3º Para efeito desta lei, fica vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados.

Art. 4º O Termo de Autorização de que se refere o caput do artigo 1º., será fornecido em favor de pessoa física que comprovar o atendimento das seguintes exigências:

I – ser condutor habilitado na categoria "D";

II – realização de inspeção anual na forma estabelecida na regulamentação desta lei;

III – realização de curso específico a ser instituído pelo Poder Público.

Parágrafo único. O Termo de Autorização de que trata o "caput" deste artigo é de porte obrigatório, e deverá ser disponibilizado em local visível e de fácil acesso durante toda a execução do serviço.

Art. 5º É facultado o emprego de veículo utilizado para o transporte coletivo privado de escolares no transporte coletivo privado objeto desta lei, desde que observado os termos da legislação vigente, ressalvado o disposto no inciso II do artigo 4º, por já se submeter para a execução do transporte coletivo privado de escolares.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 137 do proc
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 02/06/2011, PÁG 74

PROJETO DE LEI 01-00277/2011 do Vereador David Soares (PSC)

""Dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatório a todas empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus com motor elétrico-hídrico e micro-ônibus elétrico-híbrido no município de São Paulo.

Art. 2º A tecnologia de motorização elétrico-híbrido a ser utilizada é toda aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão de biodiesel e um motor elétrico que auxilia o esforço do motor elétrico e assim reduz o consumo e as emissões de poluentes.

Art. 3º A renovação da frota por ônibus elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido será gradativa e anual.

Parágrafo único. A renovação da frota será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo ao mínimo de 5% da frota existente por ano, até que toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido.

Art. 4º As empresas concessionárias e permissionárias com atuação no município de São Paulo ficam proibidas de adquirirem veículos novos para utilização no transporte coletivo municipal que não seja elétrico-híbrido.

Art. 5º O descumprimento da presente lei na renovação da frota como dispõe o artigo 3º, acarretará multa mensal de R$100.000,00 (cem mil reais) por mês, aplicado ás permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 6º Os valores recebidos pelo Poder Executivo das multas pelo descumprimento da lei deverão ser destinadas a instituições que atendem pessoas com câncer de pulmão e doenças pulmonares e instituições que cuidam do meio ambiente.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Folha nº 138 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 14/06/2012, PÁG 78

PROJETO DE LEI 01-00276/2012 do Vereador Donato (PT)

""Estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - O Município de São Paulo incentivará a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio.

Art. 2º - Para os fins desta lei, consideram-se veículos impulsionados à energia elétrica ou a hidrogênio os movidos exclusivamente com estes combustíveis e também os chamados "veículos híbridos", movidos com motores à combustão e também com motores elétricos ou a hidrogênio.

Art. 3º - O incentivo ao uso dos veículos descritos no artigo poderá ser conferido pelo Poder Público municipal mediante devolução da quota parte do IPVA - Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores - arrecadada pelo Município em função da tributação incidente nos veículos.

Parágrafo único: O benefício da devolução integral da quota parte do IPVA pertencente ao município deverá ficar restrito aos 05 (cinco) primeiros anos da tributação incidente no bem (veículo).

Art. 4º - O Poder Público Municipal também poderá conceder um bônus de até R$ 10.000,00 (dez mil reais) a todo proprietário de veículo a combustão que o substitua por um novo movido à eletricidade ou a hidrogênio, desde que este seja fabricado no Brasil.

Parágrafo único - O benefício previsto neste artigo poderá vigorar por até 05 (cinco) anos, a contar do início de vigência desta lei, e se aplica exclusivamente aos veículos licenciados na cidade de São Paulo.

Art. 5º - Até o ano de 2022, todos os táxis registrados na cidade de São Paulo deverão utilizar motores à eletricidade, a hidrogênio ou a gás natural.

Art. 6º - Até o ano de 2025, toda a frota de ônibus integrante do Sistema Municipal de Transportes da cidade de São Paulo deverá utilizar motores à eletricidade, a hidrogênio, álcool ou gás natural.

Art. 7º - Como forma de incentivar a utilização dos carros elétricos e os movidos a hidrogênio, a Secretaria Municipal de Transportes poderá editar regulamentação excluindo esses veículos do rodízio municipal de circulação de veículos.

Art. 8º - Os benefícios previstos nos artigos 3º, 4º e 7º desta lei ficam restritos aos veículos com valor igual ou inferior a R$ 150.000,00 (cento e cinqüenta mil reais).

Art. 9º - A Secretaria Municipal de Transportes divulgará, semestralmente, listagem dos modelos de veículos que se enquadram na descrição do artigo 2º desta lei, portanto, aqueles que poderão usufruir dos benefícios previstos nesta lei.

Art. 10 - As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação e será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de início de vigência, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Folha nº 139 do
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo RF 10.940

PUBLICADO DOC 08/02/2012, PÁG 62

PROJETO DE LEI 01-00017/2012 do Vereador Dalton Silvano (PV)
"Dispõe sobre a instalação de câmeras de vigilância em ônibus públicos na cidade de São Paulo.
A CÂMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO decreta:
Art. 1º As empresas concessionárias de serviço municipal de transporte público coletivo de São Paulo ficam autorizadas a instalar câmeras de vigilância no interior dos veículos, sem ônus para o Poder Público.
Art. 2º Em caso de instalação de câmeras, ainda que ocultas, a empresa responsável deverá afixar aviso legível e em local visível informando os usuários que o local é monitorado e as imagens gravadas.
Art. 3º Os equipamentos de captura e registro de imagens deverão ser instalados por empresa habilitada, sem ônus para o Poder Público Municipal.
Art. 4º As imagens gravadas no interior dos veículos não poderão ser divulgadas ou veiculadas de qualquer forma, e somente poderão ser utilizadas em caso de cometimento de ilícito de qualquer natureza, para os devidos fins de direito.
§ 1º As imagens deverão ser preservadas por prazo mínimo de 3 (três) meses.
§ 2º O descarte ou perda das imagens antes desse prazo acarretará a imposição de multa à empresa concessionária no valor de R$ 5.000,00 (cinco mil reais).
§ 3º A multa de que trata o § 2º será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.
Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.
Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

PROJETO DE LEI 01-00330/2011 do Vereador Donato (PT)

""Institui o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Art. 2º - O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será integrado por 41 (quarenta e um) pessoas e terá a seguinte composição:

I - Secretário Municipal de Transportes, na condição de Presidente;

II - Presidente da São Paulo Transportes S/A - SPTrans;

III - Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

IV - 01 (um) representante de cada contrato de concessão do sistema de transporte coletivo de passageiros;

V - 01 (um) representante de cada contrato de permissão do sistema;

VI - 01 (um) representante do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;

VII - 01 (um) representante do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo;

VIII - 01 (um) representante do Grande Conselho Municipal do Idoso;

IX - 01 (um) representante do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência - CMPD;

X - 01 (um) representante dos ciclistas, a ser indicado pelas entidades representativas do setor.

XI - 01 (um) representante dos motociclistas, a ser indicado pelas entidades representativas do setor;

XII -16 (dezesseis) representantes dos munícipes, eleitos de acordo com o estabelecido no parágrafo segundo deste artigo.

§ 1º - Os representantes mencionados nos incisos IV, V, VI, VIII, IX, X e XI, bem como seus suplentes, serão indicados por seus respectivos segmentos, separadamente para titular e suplentes e cumprirão mandato de 02 anos, sendo permitida única recondução, por igual período.

§ 2º - Cada Fórum Regional indicará, dentre os seus representantes da sociedade, 02 (dois) membros para o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, integrando assim os 16 (dezesseis) previstos no inciso XII deste artigo.

§ 3º - Os mandatos dos representantes dos munícipes terão duração de 02 (dois) anos, sendo permitida uma reeleição.

Art. 3º - São atribuições do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte:

I - Participar da formulação das políticas públicas dirigidas para o setor de trânsito e transporte, em especial do Plano Municipal de Transporte e Mobilidade;

II - Acompanhar as ações de normatização do trânsito, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;

III - Sugerir alterações na regulação do setor de transporte coletivo bem como fiscalizá-lo;

IV - Apreciar as alterações promovidas nas tarifas do sistema público de transporte coletivo da cidade;

V - Solicitar informações e esclarecimentos, bem como sugerir alterações necessárias, a quaisquer órgãos envolvidos no setor de trânsito e transporte do município, desde que o encaminhamento esteja motivado e aprovado em reunião;

VI - Apurar e propor soluções junto aos órgãos competentes acerca das reclamações provenientes dos Fóruns Regionais referentes aos serviços de trânsito e transporte.

VII - Acompanhar a gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, tendo, para tanto, livre acesso a quaisquer documentos e informações relacionadas às receitas e despesas do Sistema.

Parágrafo único - De modo a levar a termo o quanto previsto no inciso IV deste artigo, fica a Secretaria Municipal de Transportes obrigada a encaminhar ao Conselho, no prazo de 05 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da alteração tarifária, todos os elementos técnicos que justifiquem a alteração a ser implantada, em especial as planilhas de custos.

Art. 5º - Ficam instituídos, no âmbito de cada uma das 08 (oito) Áreas de Concessão e Permissão do Sistema Interligado, os Fóruns Regionais de Trânsito e Transporte.

Parágrafo único - As áreas previstas no caput deste artigo têm a seguinte composição das Subprefeituras:

I - Área 01: Subprefeituras de Perus, Pirituba, Freguesia e Lapa;

II - Área 02: Subprefeituras de Jaçanã/Tremembé, Santa, Casa Verde e Vila Maria;

III - Área 03: Subprefeituras de Itaim Paulista, São Miguel, Hermelino Matarazo, Guaianazes e Penha;

IV - Área 04 - Subprefeituras de Aricanduva, Itaquera, São Mateus;

V - Área 05 - Subprefeituras Vila Prudente, Ipiranga, Mooca e Sé;

VI - Área 06 - Subprefeituras de Capela de Socorro, Parelheiros, Santo Amaro, Cidade Ademar, Jabaquara e Vila Mariana;

VII - Área 07 - Subprefeitura de M'Boi Mirim;

VIII - Área 08: Subprefeituras de Campo Limpo, Butantã e Pinheiros.

Art. 6º - Cada Fórum Regional será composto por:

I - 03 (três) representantes do Poder Público, integrantes da Administração Pública Municipal Direta ou Indireta, indicados pelo Secretário Municipal de Transportes;

II - 01 (um) representante do concessionário da Área;

III - 01 (um) representante do permissionário da Área;

IV - 02 (dois) Representantes da Área integrantes do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte;

V - 01 (um) representante dos condutores e cobradores do serviço de transporte coletivo público de passageiros, subsistema estrutural, da respectiva Área, indicado pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo;

VI - 06 (seis) representantes da sociedade indicados por entidades sediadas no perímetro da Área de abrangência do respectivo Fórum;

Art. 7º - São atribuições do Fórum Regional de Trânsito e Transporte:

I - Acompanhar as ações regionais de normatização e fiscalização da prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros;

II - Acompanhar as ações regionais de normatização do trânsito;

III - Encaminhar ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte os problemas regionais de transporte e trânsito;

IV - Indicar alternativas operacionais ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte para que o mesmo diligencie junto aos órgãos competentes.

V - Aprovar qualquer mudança de itinerários dentro do limite da Área de atuação do Fórum Regional;

VI - Aprovar a implantação de novas linhas dentro do limite da Área de atuação do Fórum Regional.

Art. 8º - Os Fóruns Regionais instituídos nesta lei deverão ter reuniões bimestrais, nas datas e horários sugeridos pela convocação prévia a ser realizada por um dos membros indicados pelo Secretário Municipal de Transportes.

Art. 9º - A participação no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e nos Fóruns Regionais é voluntária, não gera vínculo com a Administração do Município e não implica em qualquer tipo de remuneração aos participantes.

Art. 10 - Todos os atos administrativos relacionados às Portarias nº 40/2002 e 209/2003 da Secretaria Municipal de Transportes ficam convalidados.

Art. 11 - As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 12 - Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da data de publicação.

Art. 13 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 140 do proc.
Nº 01-00330 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Folha nº 141 do
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

PUBLICADO DOC 06/02/2013, pág. 75

PROJETO DE LEI 01-00001/2013 dos Vereadores Calvo (PMDB), George Hato (PMDB), Nelo Rodolfo (PMDB) e Ricardo Nunes (PMDB)

"Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT, que tem por objetivo garantir condições financeiras para custeio e investimentos na expansão e aprimoramento contínuo das ações destinadas a promover o melhoramento do trânsito e do transporte sobre trilhos no Município de São Paulo.

Art. 2º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos deverão ser aplicados exclusivamente no planejamento e no desenvolvimento do transporte sobre trilhos no Município de São Paulo.

Art. 3º O Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT será constituído de recursos provenientes de:

I - valores monetários equivalentes a, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) dos anualmente transferidos ao Município de São Paulo com a arrecadação do IPVA pelo Governo do Estado de São Paulo, de acordo com a legislação vigente;

II - das dotações orçamentárias a ele especificamente destinadas;

III - dos créditos adicionais a ele destinados;

IV - das doações, reembolsos, legados ou subvenções de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou internacionais;

V - dos rendimentos obtidos com a aplicação de seu próprio patrimônio;

VI - de outras receitas eventuais.

Art. 4º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT serão movimentados em conta corrente específica, vinculados exclusivamente ao atendimento das finalidades do Fundo e administrados por um Conselho Diretor que será organizado pelo Órgão Competente da Administração pública municipal na devida regulamentação da presente Lei.

Parágrafo único. O saldo financeiro do Fundo será transferido para o exercício seguinte.

Art. 5º. O Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT terá contabilidade própria, que registrará todos os atos a ele pertinentes.

Art. 6º É vedada a remuneração, a qualquer título, pelo exercício das funções de Conselheiro Diretor e Fiscal, sendo estas funções consideradas como serviços relevantes prestados à comunidade.

Art. 7º Para a execução dos trabalhos relativos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte sobre Trilhos - FMDTT serão designados, por ato do Executivo, funcionários pertencentes ao quadro de administrações direta e indireta que compõe a estrutura da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 8º As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 10 No caso de extinção do Fundo Municipal de Desenvolvimento do Transporte Sobre Trilhos - FMDTT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município atendidos os encargos e responsabilidades assumidos.

Art. 11 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 01/03/2013, PÁG 304

PROJETO DE LEI 01-00054/2013 do Vereador Ricardo Nunes (PMDB)

"Dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º Fica criado o Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, para atender a demanda crescente da população nas suas necessidades de deslocamento para o trabalho, o lazer, para a melhoria do transporte e para o desenvolvimento de mobilidade sustentável na cidade.

§ 1º O transporte hidroviário criado no "caput" deste artigo utilizará embarcações do tipo anfíbio, "hover craft" ou aerobarco (que se deslocam tanto na água quanto no solo), com conforto aos usuários e grande redução do tempo de deslocamento nos pontos atendidos.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no "caput" deste artigo se faz necessário a utilização de embarcações do tipo anfíbio devido as barreiras a serem transpostas no curso dos rios da cidade de São Paulo.

Art. 2º O Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, do Município de São Paulo será formado por:

I. Rede fluvial composta pelos leitos navegáveis das bacias das represas e rios da cidade;

II. Locais específicos para embarque e desembarque.

Art. 3º O Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, do Município de São Paulo deverá:

I. Articular o transporte por embarcações com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência, conforto e rapidez para o usuário;

II. Ser implantado na área composta pelos leitos navegáveis das represas e dos rios da cidade de São Paulo, de modo articulado com os terminais de ônibus e as estações do Metrô.

Art. 4º Todo o sistema de que trata esta Lei terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário da cidade.

Art. 5º São objetivos da implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP do Município de São Paulo:

I. propiciar ao usuário uma opção de meio de transporte alternativo seguro, econômico, rápido, confortável, de fluxo constante e regular;

II. melhorar o acesso de veículos particulares de passeio e transporte leve às regiões da cidade, melhorando a circulação e o estacionamento no local, pela oferta de um meio de transporte alternativo mais rápido e mais seguro;

III. disciplinar o ambiente urbano e melhorar a paisagem e o meio ambiente;

Art. 6º A implantação e operação do transporte hidroviário poderá ser construído e operado diretamente pelo Poder Público ou pela iniciativa privada, isentando a municipalidade de qualquer ônus financeiro, exigindo a prévia aprovação pelo Órgão Executivo Municipal competente, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Este Sistema terá como fontes básicas de receita a tarifa.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 143 do
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 27/03/2013, PÁG 94

PROJETO DE LEI 01-00153/2013 do Vereador Vavá (PT)

"Dispõe sobre a Escola de Formação de Trabalhadores do Transporte Público - "Garagem Escola" no município de São Paulo.

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

Art. 1º Fica criada a Escola de Formação de Trabalhadores do Transporte Público - "Garagem Escola", no âmbito do Município de São Paulo.

Parágrafo Único. A Escola de Formação de Trabalhadores do Transporte Público - "Garagem Escola" compreenderá um conjunto integrado de ações de iniciativa dos Poderes Públicos, das empresas concessionárias e permissionárias do transporte público e dos trabalhadores mediante gestão participativa, democrática e descentralizada composta por estes entes.

Art 2º A Escola de Formação de Trabalhadores do Transporte Público - "Garagem Escola" tem como objetivos:

I - geração e manutenção de postos de trabalho;

II - fortalecimento do setor de transporte com capacitação de trabalhadores

III - prestação de um serviço público de melhor qualidade;

IV - incentivar ao ingresso de mulheres trabalhadoras no sistema de transporte público;

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 144 do proc.
Nº 01-0374 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

PUBLICADO DOC 11/04/2013, PÁG 97

PROJETO DE LEI 01-00205/2013 do Vereador Vavá (PT)

"Dispõe sobre vestuário padronizado aos trabalhadores do transporte público rodoviário urbano no município de São Paulo

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

Art. 1º É dever das empresas e cooperativas prestadoras de serviço de transporte público disponibilizar vestuário padronizado aos seus trabalhadores no município de São Paulo.

Art. 2º O vestuário padrão será definido com a participação de representantes dos trabalhadores do transporte público rodoviário urbano, do Poder Público e das empresas/cooperativas prestadoras do serviço público.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 17/04/2013, PÁG 178

PROJETO DE LEI 01-00217/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"ESTABELECE O PROGRAMA DE INCENTIVO À UTILIZAÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizado o Executivo a estabelecer o "Programa de Incentivo à Utilização de Transporte Público Municipal".

Ar. 2º - Referido programa deverá ser realizado nos meses de fevereiro a dezembro, no período compreendido entre 7h e 20h horas, de segunda-feira à sexta-feira, exceto feriados e consistirá na restituição de parte da cota do Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor - IPVA que compete ao Município, desde que efetivamente arrecadada, em função da tributação incidente nos veículos, em forma de crédito em bilhete único a ser recebido pelo proprietário de veículo licenciado nesta Capital.

§ 1º O munícipe que tiver um único veículo licenciado no Município de São Paulo poderá ter restituído, desde que solicitado, parte do valor da cota do IPVA que compete ao Município em forma de crédito em bilhete único, desde que efetivamente deixe de utilizar seu veículo nos dias e meses estabelecidos nesta lei.

§ 2º Em hipótese alguma haverá restituição de qualquer valor em forma de crédito em bilhete único para pessoas que possuem veículo licenciado em outro município.

Art. 3º - O Programa ora criado objetiva a melhoria das condições do trânsito, bem como do meio ambiente, por meio da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas.

Art. 4º - A inobservância desta Lei, além da exclusão do beneficiário do Programa, acarretará na infração prevista no art. 187, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB acarretando na penalidade de multa, em caso de infração ao Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores previsto na Lei 12490/97 e respectivo Decreto.

§ 1º - A exclusão do Programa se dará pela utilização do veículo por duas vezes consecutivas ou quatro intercaladas.

§ 2º - No caso do beneficiário ser excluído do Programa, este deverá arcar com o pagamento de multa no valor de 10% sobre os créditos efetivamente recebidos, com aplicação da respectiva correção monetária.

§ 3º Da penalidade de exclusão do Programa aplicada caberá recurso às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIS/DSV, no prazo legal.

Art. 5º Fica o Executivo autorizado a celebrar convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta Lei.

Art. 6º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e também a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente - SVMA farão publicar no "Diário Oficial" do Município, semestralmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos em relação ao trânsito e a poluição respectivamente.

Art. 7º - No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo da Secretária Municipal de Transportes - SMT, as restrições previstas nesta Lei, poderão sofrer alterações ou serem suspensas, conforme Portaria expedida.

Parágrafo único. Entende-se por ocorrências extraordinárias, aquelas que afetem a fluidez do trânsito, tais como, enchentes, calamidades, greves, acidentes na infraestrutura viária, dentre outras.

Art. 8º - Compete a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, o cumprimento do Programa instituído e aplicar a penalidade cabível.

Art. 9º - A Secretaria Municipal de Transportes SMT avaliará a conveniência de celebração de convênios, bem como sua manutenção com o Poder Público com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando a plena execução do Programa de que cuida esta Lei.

Art. 10 - Deverão ser instalados, a critério da Secretaria Municipal de Transportes SMT, radares nas principais vias de tráfego do Município, objetivando a apuração da infração disciplinada nesta lei.

Art. 11 - Todos os radares instalados no Município deverão possuir a tecnologia de leitor automático de placas.

Art. 12 - O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias, a partir de sua publicação.

Art. 13 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, exceto os artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que entrarão em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, após a realização de campanhas informativas a serem veiculadas nos meios de comunicação de massa, ficando revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

Folha nº 145
Nº 01-00217 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
10.940

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 20/06/13 ÀS 19 h
POR Iso
SAÍDA: ÀS h ASS:

Ao nobre vereador
Alessandro Guedes,
para relatar
25/06/2013

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 25/06/13 às 14:00
RF
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF 11.317

Segue — Juntado —, nesta data documento(s)
o papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 146 A 149 Em 07/08/13
André Marcon
R.F. 11.284 - Técnico Administrativo

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01322/2013

pl0374-13

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0374/13.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Laércio Benko, que visa instituir o programa de modernização da frota municipal de transporte público no Município de São Paulo.

Segundo a propositura, todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou micro-ônibus deverão contar com os seguintes itens: suspensão a ar; ar condicionado; circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens; bancos acolchoados; monitores de televisão; motor elétrico, híbrido ou por combustão a etanol; câmbio automático; e direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Sob o aspecto estritamente jurídico, a propositura pode prosseguir em tramitação, eis que elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, consoante será demonstrado.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.

> *A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade.* (grifo nosso)

17 - RELCOM
17- 01338/2013

Não há dúvida de que a matéria constante da presente proposta é de competência municipal, uma vez que visa proporcionar uma melhoria do conforto e segurança para todos aqueles que sejam usuários do transporte público municipal.

Neste sentido, a lição de José Nilo de Castro:

> *Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de águas pluviais; trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território (...) Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego, de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente no perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais (...) A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município (In,* "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., págs. 207 e 208) (grifo nosso)

Ademais, consoante o disposto no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal.

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior, *entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato* (*In,* Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p. 841).

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Ressalte-se, por fim, que a propositura denota típica manifestação do poder de polícia do Município, mais precisamente na modalidade de polícia das atividades urbanas em geral. Oportunas, neste ponto, as lições de Hely Lopes Meirelles (*In,* "Direito Municipal Brasileiro", 16ª edição, Malheiros Editores, 2008, p. 516):

> *Tal poder é inerente ao Município para a ordenação da vida urbana, nas suas exigências de segurança, higiene, sossego e bem-estar da coletividade. Por isso, a jurisprudência tem consagrado reiteradamente a validade de tal regulamentação e das respectivas sanções como legítima expressão do interesse local.* (grifamos)

Por outro lado, impõe-se a manifestação das comissões competentes quanto à conveniência e oportunidade da pretensão, quais sejam, Comissão de Administração Pública e Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia (art. 39, incisos III e V, do Regimento Interno).

A aprovação do projeto depende do voto da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE.

Todavia, a fim de adequar o presente projeto de lei à melhor técnica de elaboração legislativa, sugerimos o seguinte substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº AO PROJETO DE LEI Nº 0374/13.

Institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou micro-ônibus deverão contar com os seguintes itens:

I - suspensão a ar;

II - ar condicionado;

III - circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;

IV - bancos acolchoados;

V - monitores de televisão;

VI - motor elétrico, híbrido ou por combustão a etanol;

VII - câmbio automático;

VIII - direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Art. 2º A implantação dos itens mencionados no art. 1º da presente lei deverá ser realizada em todos os veículos, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso.

Art. 3º O descumprimento no tocante a modernização da frota, com as especificações dos itens constantes desta lei, pelas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo, acarretará multa mensal de R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

pl0374-13

Parágrafo Único. A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substitui-lo.

Art. 4º Esta lei deverá ser regulamentada pelo Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 5º As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 07/08/13.

GOULART

ABOU ANNI

EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

CONTE LOPES

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 09 / 08 / 13
Pág. 72 Col. 3
Conferido _____
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A data, Comissão de Adm.
09/08/13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 15/8/13 às 18h
_____ RF _____
Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária da Comissão
RF - 100485

Ao Vereador / A Vereadora
Al. Camilo
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 18 / 11 / 13
_____
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º artigo 35 do RI.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue juntado nesta data documento publicado
sob nº 150 e 151 e folha de informação nº
_____ 19/12/13
Nome _____
RF _____
Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária da Comissão
RF - 100485

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PEDIDO DE INFORMAÇÃO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.

Na qualidade de membro desta Comissão, e no intuito de subsidiar a análise do Projeto de Lei Nº 0374/2013, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko, o qual institui o programa de modernização da frota municipal de transporte público, e dá outras providências.

CONSIDERANDO que a motivação da referida propositura está em possibilitar melhorias na qualidade de vida da população do Município de São Paulo, por meio da oferta de itens que incrementem o conforto e a segurança dos passageiros do transporte público coletivo de passageiros;

CONSIDERANDO que na mesma justificativa ao projeto, existe a preocupação do autor em proporcionar aos motoristas de transporte coletivo melhores condições de trabalho, e que por isso são necessárias ações que reduzam o seu esforço na execução de manobras no trânsito. Relatórios[1] do setor apontam que as colunas, as pernas e os braços são as partes mais acometidas por doenças ligadas ao trabalho;

[1] Palestra "**Mobilidade e Transporte Sustentáveis**", realizada pelo SINDIMOTORISTAS e pela Rede Nossa São Paulo em 25/05/2011. Disponível em http://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Mobilidade-e-Transporte-Sustentaveis-nailton.pdf

CONSIDERANDO, nos termos regimentais, que o parecer da Comissão expõe a opinião do relator quanto à conveniência da matéria em exame e que as informações que se busca obter são imprescindíveis à decisão do mesmo;

REQUEREMOS nos termos regimentais, para que seja encaminhado Ofício ao Ilustríssimo Senhor Presidente da São Paulo Transportes S/A - SPTRANS, a fim de que remeta a essa Comissão, manifestação referente ao presente projeto, considerando que o teor do mesmo é assunto de interesse deste órgão.

São Paulo,

CORONEL CAMILO
Vereador

Deferido em 03 / 12 / 13

GILSON BARRETO
Vereador
Presidente da Comissão de Administração Pública

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 152 Em 10 / 12 / 13

Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 152 de
Processo nº 01-374/13
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

São Paulo, 04 de dezembro de 2013.

36 - OF-SGP12
36- 00594/2013

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao deliberado pela Douta Comissão de Administração Pública, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno encaminho a Vossa Excelência pedido de informação do Vereador Coronel Camilo, pelo qual solicita informações sobre o Projeto de Lei nº 374/2013 de autoria do Vereador Laércio Benko, que "Institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências", solicitando que nos envie subsídios para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.

JOSÉ AMÉRICO
Presidente

Anexo Fotocópias:

- Pedido de informação do Vereador Coronel Camilo
- Cópia Projeto de Lei 374/2013

S.G.M.-A.T.L.
10 DEZ 2013
RECEBIDO

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo

Ana Luiza Vanes Torres Ferreira
RF: 586.083.1.01
SGM/ATL

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue ✓ juntado ___ nesta data documento ___ autenticado ___

sob nº 153 a 167 folha ___ de informação nº 61/14

Nome _____

RF _____ SGP-12

Elaine Gonçalves Carvalho
Secretária de Comissão
RF 77285

Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 24 de fevereiro de 2014

Folha nº 153 do
Processo nº 01.374/13
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 64/14 - C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 00594/2013

Senhor Presidente

15 - DOCREC
15- 00145/2014

Em atendimento ao pedido de subsídios constante do ofício em epígrafe, transmito a essa Presidência, por cópia, a manifestação da Secretaria Municipal de Transportes acerca do Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Vereador Laércio Benko, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

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

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

13:59 25/02/2014 008057 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ AMÉRICO DIAS
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/LMS/lcgs
Resp 374-13

À Comissão de:

Adm. Pública

25 FEV 2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 26/2/14 às 1 8h5
RF

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária da Comissão
RF - 100465

SPTrans

Folha de informação nº

Do PA 2013- 0.365.309-1 em 24/01/2014 (a)

CÓPIA

Maria Alaide Simi
Prontuário 01.062-0

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – via SMT/GAB

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei nº374/13, de autoria do Legislativo que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

Sra. Daniela Coimbra Swiatek – DP/GAB

Em atenção ao solicitado, efetuamos a análise do pleito e apresentamos nossa manifestação sobre o pedido de subsídios referente ao Projeto de Lei nº 374/13 que objetiva o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

Primeiramente é importante salientar que os projetos dos veículos fabricados para operação na Cidade de São Paulo devem atender as características contidas nas normas brasileiras ABNT NBR 15570 – Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros, e ABNT NBR 14022 – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Estas normas são utilizadas pela indústria de fabricação de ônibus para todo o território nacional.

Para a prestação de serviços de transporte coletivo urbano na cidade de São Paulo, além das normas mencionadas, devem ser observadas também as especificações contidas no manual dos padrões técnicos de veículos da SPTrans. As características veiculares são definidas de acordo com suas especificações técnicas diferenciadas em favor das peculiaridades operacionais das linhas onde serão utilizados.

Com vistas ao atendimento dos principais anseios dos usuários, o referido manual já contempla a maioria dos itens propostos no projeto de lei em questão, com ênfase para veículos de maior capacidade, com entradas baixas, ventilação forçada, dentre outros elementos que favorecem a mobilidade, a segurança, o conforto e a acessibilidade. Novas tecnologias também poderão ser admitidas, desde que se equiparem ou superem as especificações atuais.

Todos os veículos que atendem o sistema de transporte coletivo na Cidade já apresentam em sua configuração original, caixa de direção assistida hidraulicamente e bancos totalmente estofados.

Quanto à suspensão pneumática, o manual dos padrões técnicos de veículos já estabelece que os ônibus de maior capacidade (Padron, Articulado e Biarticulado) tenham instalados este equipamento. Para os demais tipos de veículo admite-se a utilização da suspensão metálica em decorrência da operação a que se destina, ou seja, vias não pavimentadas ou com configuração irregular, onde a suspensão pneumática estará mais suscetível a falhas dos elementos do conjunto provocando sua imediata indisponibilidade para a operação.

Para o caso do câmbio automático, o manual é mais abrangente quanto ao tipo, sendo obrigatório o seu uso para veículos tipo Padron, Articulado e Biarticulado. Recomenda, ainda, a incorporação desse sistema nos demais tipos de veículos, porém, admite-se a utilização de transmissão do tipo automatizada cujo custo é menor e a função semelhante.

A utilização de sistemas automáticos ou similares melhorará o desempenho e o conforto dos veículos, porém, sua implantação deverá ser precedida por uma análise de viabilidade econômica.

Quanto ao circuito interno de monitoramento já é mencionado no manual para veículos de grande porte (articulado e biarticulado), pois permite aumentar o nível de segurança, principalmente, nas operações de embarque e desembarque de passageiros. Para os demais tipos de veículo sua instalação pode ser considerada viável desde que analisadas suas peculiaridades e feitos os devidos ajustes.

Para os monitores de televisão, a mesma análise demonstrada anteriormente deve ser feita, além do necessário cuidado quanto ao tipo de conteúdo a ser veiculado.

O referido Projeto de Lei dispõe, ainda, sobre a instalação de ar condicionado, entretanto cabe salientar que esse serviço prestado no transporte coletivo municipal, por característica própria, apresenta condição desfavorável à inclusão do equipamento, devido às inúmeras paradas para o embarque e desembarque de passageiros.

A tecnologia atual que contempla cortinas de ar simples nas portas não é suficiente para a manutenção da temperatura programada, de forma a atingir a satisfação plena de todos os usuários, portanto, melhorias neste sistema são essenciais.

Por reduzirem a potência efetiva aplicada à tração, os sistemas de ar condicionado contribuem para o aumento do consumo de combustível e por consequência dos níveis de emissões de poluentes.

Para maior eficiência do equipamento de ar condicionado, normalmente os vidros das janelas são fixos para se evitar perdas, assim sendo, alguns tipos de problemas no sistema poderão provocar a imediata indisponibilidade do veículo. Para solução deste problema seria necessário o desenvolvimento de um sistema de janelas móveis com travas que se abram somente em caso de pane no ar condicionado.

A norma brasileira citada anteriormente estabelece que todo veículo deve ter sistema de ventilação interna de forma a assegurar a renovação do ar no veículo através de dispositivos de tomada de ar forçada (ventiladores) e tomadas de ar natural (cúpulas e escotilhas) distribuídos ao longo do salão em quantidade proporcional ao comprimento do veículo, porém não há impedimento legal que seja complementado por sistema de ar condicionado.

Sobre a adoção de sistemas de propulsão elétrica, híbrida ou por combustão a etanol, cabe ressaltar que a Lei Municipal nº 14.933 promulgada em 05/06/09 Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo. Dentre os vários assuntos nela abordados, destacamos a seguir alguns relacionados ao sistema de transporte público, quais sejam:

Seção III – Artigo 3º

CÓPIA

III - promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear;

VI - priorização da circulação do transporte coletivo sobre transporte individual na ordenação do sistema viário;

Título IV – Artigo 6º - dos modais

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

Título VIII – Disposições Finais – Artigo 50

Art. 50. Os programas, contratos e autorizações municipais de transportes públicos devem considerar redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, ficando adotada a meta progressiva de redução de, pelo menos, 10% (dez por cento) a cada ano, a partir de 2009 e a utilização, em 2018, de combustível renovável não fóssil por todos os ônibus do sistema de transporte público do Município.

Como podemos observar, o projeto de lei em questão, no que se refere a sistemas de propulsão, conflita com a lei 14.933, além de restringir a adoção de outras alternativas tecnológicas ou energéticas que estão sendo avaliadas pela SPTrans ou que venham a surgir, além de não tratar o assunto de forma abrangente, abordando os diversos elementos que devem ser considerados quando da adoção de medidas que visam a mitigação dos gases poluentes provenientes de fontes móveis.

Considerações Finais

Ressaltamos que os itens relacionados no Projeto de Lei 374/13 estão ligados diretamente à tecnologia embarcada em veículos automotores, razão pela qual é de fundamental importância que sua viabilidade técnica e a possibilidade de aplicação sejam analisadas e especificadas por área técnica da gestora do Transporte Coletivo que já o faz regularmente através do seu Manual dos Padrões Técnicos de Veículos, aliás, grande parte dos itens citados no referido Projeto de Lei já está considerada naquele documento

Obviamente os itens contemplados no PL 374/13 impactarão positivamente no que diz respeito ao conforto e segurança dos operadores e dos usuários do transporte coletivo, porém, ao mesmo tempo devemos salientar que alguns dos itens propostos ainda necessitam de amadurecimento dos projetos, o que demanda tempo até a aplicação em larga escala.

Além disso, alguns itens propostos, devido às peculiaridades operacionais de determinadas linhas e/ou das características de alguns tipos de veículos podem não atingir o resultado esperado, cabendo sempre um estudo de viabilidade técnica, operacional e econômica.

Contudo, ao mesmo tempo em que haverá uma melhoria na qualidade dos veículos para o transporte coletivo, não se pode esquecer que sua implantação trará consigo um acréscimo no custo do veículo, nas despesas operacionais e de manutenção que refletirão diretamente no aumento do valor das passagens ou dos subsídios oferecidos pela Municipalidade.

Outro ponto a ser destacado é de que a determinação do tipo de equipamento a ser instalado nos veículos, através de uma lei, não permitirá atualizações rápidas das especificações que são necessárias principalmente pela constante evolução tecnológica que a indústria automobilística propicia atualmente.

Diante do exposto, tecnicamente, propomos o veto à propositura do projeto de Lei nº374/13.

São Paulo, 24 de janeiro de 2014.

SIMÃO SAURA NETO
Analista de Gestão Master

HÉLIO DA FONSECA CARDOSO
Analista de Gestão Master

JOÃO CARLOS FAGUNDES
Superintendência de Serviços Veiculares

De acordo:

ALMIR CHIARATO DIAS
Diretor de Operações

JCF/SSN/HFC

SPTrans

CÓPIA

Folha de Informação

Do PA 2013 – 0.365.309-1 em 27/01/2014 (a)
EE-2014/0789

Maris Alaide
Pro

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – via SMT/GAB

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.
Inspeção Acreditado

Sra. Audrey Gabriel – DJ/SJU

Conforme solicitado na folha de Informação nº 12, estamos encaminhando o expediente em referência, e após análise encaminhar para a DP/GAB

São Paulo, 27 de janeiro de 2014

JOÃO CARLOS FAGUNDES
Superintendência de Engenharia Veicular

São Paulo Transporte S.A.
DJ/SJU
Nº
27.01.14
VISTO

JCF/mas

CÓPIA

Do EE nº 14/0789

PA nº 2013-0.365.309-1

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo via SMT/GAB.

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei n 374/13, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

DJ/SJU
Srª Superintendente

Trata-se de Processo Administrativo autuado sob o número em epígrafe oriundo da solicitação de informação sobre o Projeto de Lei nº 374/2013, de autoria do Legislativo, a fim de orientar a Comissão de Administração Pública na emissão de parecer a respeito do "Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público"

O memorando encontra-se na fl. vestibular. O pedido de informação ao Sr. Prefeito e ao Presidente da São Paulo Transporte encontram-se acostados às fls. 2/4, seguido por cópia do PL (fl. 05), de parecer exarado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa (fls. 06/07)e justificativa (fl. 08).

Foi solicitado à fl. 10 pela Assessoria Técnico-Legislativa (SGM/ATL) à Secretaria Municipal de Transportes, pronunciamento conclusivo a respeito da propositura. O feito foi encaminhado à SPTrans (fl. 11), a qual direcionou à fl. 12 para a Superintendência de Engenharia Veicular, ligada à Diretoria de Operações, para manifestação técnica, inclusive, da Gerência de Desenvolvimento Tecnológico.

O parecer vem encartado nos autos às fls. 14/17 e tece diversas considerações a respeito do conteúdo do Projeto de Lei 374/2013, propondo veto à propositura deste. Após passagem direta à Superintendência Jurídica, chega-nos para análise e manifestação, pelo que passamos a expor o quanto segue.

Em que pese a redação empregada no *caput* do art. 1º do substitutivo ao PL 374/2013, interpretou-se teleologicamente[1] que os ônibus integrantes do Sistema de Transporte Coletivo

[1] "Interpretação é a investigação metódica de uma lei, a fim de apreender-lhe o sentido não apenas gramatical, mas em função lógica, sistemática, histórica e teleológica, ou seja, sua conexão harmônica com o sistema jurídico, o motivo por que foi feita e o intuito para que foi feita." In Dicionário Jurídico. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990, p. 303

SPTrans

CÓPIA

Folha de informação nº 00.466

Urbano de Passageiros – e não as empresas operadoras – deverão dispor dos seguintes itens: suspensão a ar; ar condicionado; circuito interno de monitoramento por câmeras; bancos acolchoados; monitores de televisão; motor elétrico, híbrido ou à etanol; câmbio automático; direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Sintética e concisamente, DO/SEV/GTD debulhou item a item os argumentos técnicos que concluem pela inviabilidade da propositura. Destacam-se i) o atendimento às normas da ABNT; ii) as características urbanas de muitas paradas; iii) o atual estágio tecnológico de ar condicionado; iv) a política de mudança do Clima estatuído pela Lei Municipal nº 14.933 que estabelece um programa de redução progressiva de combustíveis fósseis através da promoção do uso de energias renováveis; v) majoração do custo e consequente sobrepeso na tarifa e vi) a atual e expressa previsão no Manual dos Padrões Técnicos de Veículos da SPTrans de diversos itens arrolados no art. 1º do PL, sendo aquele um dos anexos dos contratos vigentes.

Do ponto de vista jurídico-legal, são cabíveis as considerações infra.

1) O art. 2º do substitutivo ao PL literalmente determina que a implantação dos itens deverá ser realizada em todos os veículos [da frota integrante do STCUP] após o término da vigência dos atuais contratos em curso. Este dispositivo, **salvo melhor juízo**, fere a Constituição, a legislação infraconstitucional e a legislação municipal. Veja-se abaixo.

A Constituição Federal dispõe:

> **Art. 5º** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
> **XXXVI** - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

Conclui-se do exposto acima que é inconstitucional que uma lei ataque o ato jurídico perfeito, o que no caso em tela traduz-se no edital e principalmente no contrato celebrado entre a Administração Municipal e as empresas e cooperativas respectivamente concessionárias e permissionárias do serviço público essencial de transporte. Não pode a eventual lei, portanto, gerar uma obrigação pós-contratual não prevista no instrumento convocatório. Mais ainda, pergunta-se: com que fito um empresário promoveria diversas modificações – tidas como investimento – em sua frota se esta é de sua propriedade e pode ele não se interessar por participar de uma futura concorrência neste Município? O art. 2º do PL restaria, se não inconstitucional – e ilegal como veremos – ineficaz.

Além disso, a Lei Federal nº 8.666/93, que institui normas sobre licitações e contratos, comanda:

> **Art. 3º** A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da

probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos. [grifo nosso]
Art. 55. São cláusulas necessárias em todo contrato as que estabeleçam:
XI - a vinculação ao edital de licitação ou ao termo que a dispensou ou a inexigiu, ao convite e à proposta do licitante vencedor;

Como dito anteriormente, o Manual dos Padrões Técnicos de Veículos é parte integrante do Edital de licitação para outorga da concessão ou da permissão do serviço de transporte coletivo público, isto é, do instrumento convocatório. A Lei que adviesse do PL em comento não contém o condão de adentrar em matéria licitatória.

Além disso, a Lei Orgânica do Município de São Paulo estatui no *caput* do art. 172 e nos artigos seguintes:

Art. 172 - Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.
Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:
I - o transporte público de passageiros;
[...]
IV - mecanismos de regulamentação.
Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:
IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
VII - normas relativas às características dos veículos.

Infere-se, deste modo, que é de competência da Prefeitura – dito de outro modo: do Executivo – regulamentar as características do veículos integrantes do transporte público de passageiros, inclusive os que disserem respeito ao conforto e à segurança dos usuários e dos operadores.

Por fim, a Lei Municipal nº 13.241/01, que trata da prestação do serviço em questão e é oriunda do PL nº 539/2001 de iniciativa do Executivo, profere:

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
III - as características básicas da infraestrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato.

Vê-se que é consagrada a iniciativa do Executivo em regulamentar as características dos equipamentos, embarcados ou não, bem como as dos veículos.

Considerando a competência exclusiva para iniciar projetos referentes à organização administrativa ser do Executivo segundo o artigo 61, II, b da Constituição, o que se aplica por simetria na esfera municipal conforme insculpido no art. 37, § 2°, IV[2], da Lei Orgânica do Município;

[2] **Art. 37** - A iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica.
§ 2º - São de iniciativa privativa do Prefeito as leis que disponham sobre:

SPTrans

CÓPIA

Folha de informação

Considerando a doutrina de Hely Lopes Meirelles, citada à correta exaustão na jurisprudência dos tribunais superiores brasileiros, no que diz:

> *"A administração municipal é dirigida pelo Prefeito, que, unipessoalmente, como Chefe do Executivo local, comanda, supervisiona e coordena os serviços de peculiar interesse do Município, auxiliados por Secretários Municipais ou Diretores de Departamento, conforme a organização da Prefeitura e a maior ou menor desconcentração de suas atividades, sendo permitida, ainda, a criação das autarquias e entidades paraestatais, visando à descentralização administrativa."* (Direito Administrativo Brasileiro. Malheiros Editores, 21ª edição atualizada por Eurico de Andrade, Dácio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho, 1996, p. 671).

Concluímos não ser permitido à Câmara intervir nas atividades reservadas ao Executivo, que pedem provisões administrativas especiais manifestadas em ordens, proibições, concessões, permissões, nomeações, autorizações, contratos, realizações materiais da Administração e tudo o que mais se traduzir em atos ou medidas de execução governamental. Atuando através das leis que elaborar ou atos legislativos que editar, a Câmara ditará ao prefeito normas gerais, sem chegar à prática administrativa. A propósito, têm decidido o STF e os Tribunais estaduais que é inconstitucional a deslocação do poder administrativo e regulamentar do Executivo para o Legislativo.

Assim, tendo em vista a invasão de iniciativa legislativa privativa do Prefeito, constituindo vício formal de origem, além da ingerência em negócios próprios e típicos do Poder Executivo, com ofensa ao art. 37, § 2°, IV, da Lei Orgânica, e violação do princípio constitucional da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no art. 6° da LOM, 5° da Constituição do Estado de São Paulo e 2° da Constituição Federal, e tendo em vista o parecer técnico de fls. 14/17, **recomendamos o veto total do Projeto de Lei 374/13**.

O veto total ao Projeto de Lei 320/13 não obsta que a Câmara, por deliberação do plenário, indique medidas administrativas ao Sr. Prefeito *adjuvandi causa*, isto é, a título de colaboração e sem força coativa ou obrigatória. Com efeito, o tema será debatido por ocasião da futura licitação para concessão dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

São Paulo, 28 de janeiro de 2014.

André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessoria Técnica – DP/AST
SPTrans

Audrey Gabriel
Superintendente Jurídica
OAB/SP nº 153.570
SPTrans

IV - organização administrativa e matéria orçamentária.

SPTrans

CÓPIA

Folha de Informação

Folha nº 163 do Processo nº 01-374/11

Do PA 2013-0.365.309-1 em 29/01/2014

(a) Filomena C. Apocalypse Pront. 059.358-3 DJ/SJU

Fls. Rubrica Pr. 117.999-3

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - SMT/GAB.

Assunto: Pedido de subsídios. Comissão de Administração Pública. Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público. **EE 14/0789**.

Dr. José Maria Franco de Godoi Neto – DJ

Segue o presente processo com a manifestação às fls. 20/23, de lavra do Dr. André Halley, que acompanho na íntegra, com proposta de encaminhamento à DT/SPT e em seguida à SMT-AJ.

Em, 29 de janeiro de 2014.

Audrey Gabriel
Superintendente Jurídica
OAB/SP nº 153.570
DJ/SJU

RECEBI EM 29/01/14
Regiane 15:35
DP/DJ

Folha nº 164 do
Processo nº 01-374/13
Elaine Gonçalves Cavioli
Reg 100.455

SPTrans

CÓPIA

Folha de Informação

Do EE nº 2014/0789 Em 29/01/14

Sonia Margali
Secretária de Diretor(a)
Pront. 121.972-9
SPTrans

Alice Maria dos S. Menon
Pront. 060.123-7
SPTrans

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM
Assessoria Técnico-Legislativa – Via SMT/GAB

Assunto: Pedido de subsídios – Comissão de Administração Pública – Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

Sr. Celso Antonio Vasco – DT/SPT

Encaminho o expediente com a manifestação jurídica às fls. 20/23, que acolho, para conhecimento e manifestação desta DT/SPT, com posterior encaminhamento à SMT-AJ.

Em, 29 de janeiro de 2014.

José Maria Franco de Godoi Neto
Diretor de Assuntos Jurídicos

CDT/SMPS

SPTrans | Do EE **14/0789** | CÓPIA | em 30/01/2014

Folha nº 165 do Processo nº 374/13 Elaine Gonçalves Gavioli Reg. 100465

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – via SMT/GAB

Assunto: Pedido de subsídios – Comissão de Administração Pública – projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

DP.GAB.
Sra. Daniela Coimbra Swiatek

Retornamos o expediente para prosseguimento, informando que nada temos a acrescentar à abrangente análise técnica efetuada pela DO/SEV/GTD (fls. 14 a 17), com a qual concordamos inteiramente.

Atenciosamente,

Celso Antonio Vasco
Superintendência de Planejamento
de Transporte

Folha nº 166 do Processo nº 01.374/13 Elaine Gonçalves Gavioli Reg. 100.466

PREFEITURA DE SÃO PAULO TRANSPORTES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha de Informação nº 29

Do PA 2013.0.365.309-1 CÓPIA em 05/02/2014 (a) .....

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM-ATL – Dra. June Alberici de Mello

Assunto: Pedido de Subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei n.º 374.2013, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização de Frota Municipal de Transporte Público.

SMT.CH.GAB.
Senhor Chefe de Gabinete,

Trata-se do Projeto de Lei nº 374.2013, que visa instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências.

Não obstante o respeitável intuito dos nobres signatários do Projeto de Lei em análise, este não pode prosperar.

As disposições do Projeto de Lei foram devidamente analisadas pela São Paulo Transporte S/A, que minuciosamente abordou todos os pontos suscitados, concluindo pelo veto, fls. 14/17.

No tocante ao aspecto jurídico, de forma brilhante, e no mesmo diapasão da área técnica, o nobre Dr. André Halley, apresenta as fundamentações legais que sustentam o veto, fls. 20/23.

As razões levantadas pela SPTrans S/A, fls. 14/17, 20/23, são a viga mestra que sustentam o veto ao Projeto de Lei nº 374/2013.

Sendo assim, sugerimos que esta Pasta posicione-se no sentido de veto ao Projeto de Lei nº 374/2013.

São Paulo, 05 de fevereiro de 2014.

ANDERSON CLAYTON NOGUEIRA MAIA
Assessor Jurídico – SMT
OAB/SP 202.324

DE ACORDO.

JOÃO BATISTA DA SILVA
Procurador do Município – SMT/AJ
OAB/SP 128.976

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha nº 167 do
Processo nº 2013-374113
Elaine Guimarães Gavioli
Reg. 100 [illegible]

CÓPIA

Folha de Informação nº 30

Do PA 2013.0.365.309-1 em 05/02/2014 (a) .....

Ciente P.P. Ponte
A.G.P./SMT/A

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM-ATL – Dra. June Alberici de Mello

Assunto: Pedido de Subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei n.º 374.2013, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização de Frota Municipal de Transporte Público

Inf. nº 498/14

SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,

Diante das manifestações da São Paulo Transporte S/A e da Assessoria Jurídica desta Pasta, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 374/2013.

São Paulo, 05 de Fevereiro de 2014.

Adelaide

LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT

S.G.M.-A.T.L.
10 FEV 2014
RECEBIDO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem anexo ( ) pela data do documento ( ) apensado ( )

pág. nº 168 a 169 folha ( ) do informação nº

em 10/4/14

Nome

RF SGP-12

Elaine
Secretaria
RF - 100466

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

16 - PAR
16- 00327/2014

PL 374/2013

PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 374/2013.

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Vereador Laércio Benko, que institui o programa de modernização da frota municipal de transporte público, e dá outras providências.

A iniciativa visa estipular a implantação de itens conforme a listagem abaixo, nos automóveis, ônibus ou microônibus de todas as empresas que prestam serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros, devendo ser realizada a partir do término da vigência dos atuais contratos em curso. A iniciativa também prevê que haja penalidade pecuniária em caso de seu descumprimento.

- Suspensão a ar;
- Ar condicionado;
- Circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;
- Bancos acolchoados;
- Monitores de televisão;
- Motor elétrico, híbrido ou por combustão a etanol;
- Câmbio automático;
- Direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

Na visão do nobre autor, a implantação dos itens da listagem permitirá tornar a frota mais eficaz, segura e confortável tanto para os operadores, que muitas vezes são acometidos por lesões decorrentes do trabalho, como para os passageiros, destacando a necessidade de melhorar a qualidade de vida para a população do município que utiliza este tipo de transporte.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa elaborou parecer pela LEGALIDADE do projeto nos termos do SUBSTITUTIVO que apresentou, visando alterar a redação do artigo 3°, motivada pela execução da melhor técnica legislativa.

Conforme solicitação desta relatoria, foi encaminhado pedido de informações à SPTRANS a fim de que se manifestasse a respeito da proposta em tela. De acordo com o teor apresentado às fls. 154 a 166, a manifestação foi contrária à aprovação do projeto. O relato apresentado entende que parte do projeto já é contemplada atualmente, e que os referidos itens listados na proposta estão diretamente ligados à tecnologia embarcada disponível, sendo fundamental que a possibilidade de aplicação, análise e especificação técnica tenha participação da área técnica da gestora do Transporte Coletivo do Município de São Paulo, que já o faz por meio da elaboração e atualização do Manual dos Padrões Técnicos dos Veículos. Nesse sentido,

17 - RELCOM
17- 00342/2014

segundo o relato, "novas tecnologias também poderão ser admitidas, desde que se equiparem ou superem as especificações atuais".

No sentido de se atingir os objetivos do projeto, entende-se a necessidade de se atualizar e aperfeiçoar as especificações relativas ao transporte público. Estas especificações devem vislumbrar o aumento do conforto ao usuário, destacando a disponibilização do item suspensão a ar (pneumática), uma vez constatada a existência, mesmo que parcial, de vias não pavimentadas ou de configuração irregular; bem como o item ar refrigerado, utilizado nas situações compatíveis com altas temperaturas.

Deste modo, acolhendo os argumentos apresentados pelo nobre autor, considerando ser necessária a melhoria e a modernização do transporte público, esta comissão é favorável à sua aprovação, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 09/04/14

MÁRIO COVAS NETO

CORONEL CAMILO

MARQUITO

DONATO

PASTOR EDEMILSON CHAVES

GILSON BARRETO

SOUZA SANTOS

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 11/04/2014
Pág. 116 Col. 4ª
Conferido

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretaria da Comissão
RF - 100465

À Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia
Em 11/04/14
Elaine Gonçalves Gavioli
RF. 100465

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 14/11/14 às 15:50h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
RF 11.120
Secretário

Ao Vereador / À Vereadora
Exmo. Ver. Java
Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 17/04/14

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

Segue 01 juntado 0, nesta data documento(s) e papel de informação rubricado — sob folha(s) nº 170 a 173 Em 21/08/14
Liliane Jun Ogura
RF. 11.095 - Técnico Administrativo

Folha nº 170 —

Processo nº 01-374/13

Liliane Jun Ogura
RF. 11.095 - SGP-12

16 - PAR
16- 00984/2014

PL 374/13

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 374/13

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko, determina que todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou microônibus deverão contar com os seguintes itens:

I- suspensão a ar;

II- ar condicionado;

III- circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;

IV- bancos acolchoados;

V- monitores de televisão;

VI- motor elétrico, híbrido ou por combustão à etanol;

VII- câmbio automático;

VIII- direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

A propositura estabelece que a implantação dos referidos itens deverá ser realizada em todos os veículos, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso. Os infratores ficarão sujeitos a multa mensal de R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

De acordo com a justificativa, objetiva-se reduzir o esforço necessário para o motorista conduzir o veículo, bem como proporcionar maior conforto para os passageiros.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo à iniciativa, visando adequá-la à melhor técnica legislativa e estabelecer a correção anual da multa prevista.

A Comissão de Administração Pública solicitou ao Executivo informações sobre o projeto em tela.

Em resposta, o Executivo informou, às fls. nº 154 deste processo, que as características de cada veículo dependem das peculiaridades operacionais das linhas onde o veículo será utilizado. Outrossim, foi informado que o manual dos padrões técnicos de veículos da SPTrans "já contempla a maioria dos itens propostos no projeto de lei em questão, com ênfase para veículos de maior capacidade, com entradas baixas, ventilação forçada, dentre outros elementos que favorecem a mobilidade, a segurança, o conforto e a acessibilidade."

Foi argumentado que a utilização da suspensão a ar (pneumática) em veículos que transitem em linhas que passam por vias não pavimentadas, ou com configuração irregular, poderia levar a mais falhas do conjunto da suspensão, aumentando as chances do veículo ficar indisponibilizado para a operação.

No tocante ao ar condicionado, as inúmeras paradas que os veículos realizam para embarque e desembarque de passageiros representam condição desfavorável para sua operação adequada, podendo acarretar diminuição da potência do veículo e aumento da emissão de poluentes.

O circuito interno de monitoramento já é contemplado no manual dos padrões técnicos de veículos da SPTrans para veículos de maior porte (articulado e biarticulado). A sua utilização nos demais veículos "pode ser considerada viável desde que analisadas suas peculiaridades e feitos os devidos ajustes". O mesmo raciocínio foi feito para a proposta de inclusão dos monitores de televisão.

Foi informado que todos os veículos que integram o sistema de transporte coletivo no Município "já apresentam, em sua configuração original, caixa de direção assistida hidraulicamente e bancos totalmente estofados."

Também já existe legislação municipal (lei 14.933/09, que institui a Política de Mudança do Clima no Município) que contempla a possibilidade de uso de combustíveis renováveis, além de estabelecer a redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, até a eliminação do seu uso no sistema de transporte coletivo, em 2018. O Executivo considerou essa proposta mais abrangente que a do projeto em tela, pois abrange o uso de combustíveis não renováveis, de modo geral, inclusive alternativas energéticas que já estão sendo avaliadas pela SPtrans, além dos motores elétricos, híbridos ou por combustão a etanol.

A Comissão de Administração Pública exarou parecer favorável ao substitutivo da douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

No âmbito da competência desta Comissão, entendemos que a propositura é oportuna, meritória e atende ao interesse público.

Favorável, pelo exposto, o parecer, nos termos do substitutivo da douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 20/08/14.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 173 do
Processo nº 01-374/13
Liliane Jun Ogura
RF. 11.095 - SGP-12

PL 374/13

SENIVAL MOURA
(Presidente)

ARI FRIEDENBACH

AURÉLIO MIGUEL

ATILIO FRANCISCO

CORONEL TELHADA

MARCO AURELIO CUNHA

VAVÁ
(Relator)

17 - RELCOM
17- 00999/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 21 / 08 / 14
Pág. 90 Col. 2ª
Conferido

Liliane Jun Ogura
Técnico Administrativo
RF. 11.095

À Comissão de Finanças
Em 21 / 08 / 14
Liliane Jun Ogura
RF. 11.095

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 22/8/14 às 15h
RF

Adulson Amadeu
Em 01 / 09 / 2014

SEM EFEITO
18 02
SEM EFEITO

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 174 e 175 Em 25 / 03 / 14
Vinicius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 174

Processo nº 01-374/13

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Poder Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei n° 374/2013:

1º) O art. 2º do projeto estabelece que a implantação dos itens mencionados no art. 1º deverá ser realizada em todos os veículos que especifica, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso. Quando expirarão os atuais contratos?

2º) Quais os custos para implantação do pretendido pelo projeto?

3º) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

Ver. Adilson Amadeu, em / /
Relator

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. José Police Neto, em 18 / 03 / 13
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.

Ver. Antonio Donato, em / /
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 175 do
Processo nº 01-374/13
Vinicius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

São Paulo, 20 de março de 2015.

OF-SGP12
92/2015

CÓPIA

Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 374/2013, de autoria do Vereador Laércio Benko, que *institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências.*

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

ANTONIO DONATO
Presidente

Anexo: cópia do requerimento citado.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo

S.G.M - A.T.
24 MAR 2015
RECEBIDO
Albertina Florentino de Souza
RF: 793.092.5
SGM/ATL

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Para informação

Documento

juntados nesta data

folhas nºs 276 / 286 em 25 / 6 / 25

Daniel Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF 11.313

Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 26 de maio de 2015.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 251/15-C

Ref.: OF. SGP-12 nº 92/2015

Folha nº 776 do proc. Nº 01-374 de 2013 a) Danilo Nunes da Silva RF. 11.313

Senhor Presidente DOCREC 456/2015

Em atendimento ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento constante do ofício em epígrafe, transmito a essa Presidência, por cópia, as informações e o pronunciamento da Secretaria Municipal de Transportes acerca do Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Vereador Laércio Benko, que objetiva instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

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

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

GGSM/LNS/drs
Resp 374/13

À Comissão de:

FIN

27/05/15

Jader Augusto Pimenta
Supervisor : SGP 22
REF: 10.860

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO
16/6/15 às 16 h 28

Danilo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
REF: 11.313

SPTrans

SPTrans DG/SRR Fls. 38 Rubrica Pront. 73.006-8

Do PA 2013-.365.309-1 em 27/04/15
Registro SPTrans: EE 2014/0789

Nº 177 a) 01-374/2013 Danilo Nunes da Silva RF. 11.313

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei 374/13, de autoria do Legislativo, que institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público

DP/SCP:

CÓPIA

Encaminhamos o presente, conforme despacho de fl.37.

No que pese a intenção do Projeto de Lei, de aprimorar a qualidade do sistema de transporte público, esclarecemos:

1º) Os atuais contratos expiram conforme tabela abaixo:

Tipo de Contratação	Mês/ano de expiração	Quantidade de veículos(1)
Contratos de Concessão	julho/15	7.564
Contratos emergenciais do subsistema estrutural na área 4	junho/15	764
Contratos emergenciais do subsistema local	julho/15	5.954

(1) Frota patrimonial em 31/03/15

Os Contratos de Concessão foram firmados em julho/03 por 10 anos, e foram prorrogados de julho/13 até julho/14, e posteriormente de julho/14 até julho/15. Tais contratos podem ser prorrogados por até 5 anos do prazo original, ou seja, até julho/18.

2º) Sobre os custos de implantação do pretendido pelo Projeto de Lei, não há estudos sobre todos os itens de propositura obrigatória para a frota, e o lapso temporal definido, bem como as dificuldades de levantamento, não permitem a elaboração dos mesmos. No entanto, para não prejudicar a avaliação com ausência de elementos econômicos, é possível apresentar uma estimativa de custo de alguns itens.

a) Motor elétrico, híbrido ou por combustão à etanol:

Atualmente, a frota do sistema é formada por 201 veículos elétricos (trólebus), 59 veículos movidos a etanol e 14.022 movidos a diesel.

Tipo de motor	Quantidade de veículos(1)	%
Elétricos (trólebus)	201	1,4%
Etanol	59	0,4%
Diesel	14.022	98,2%

(2) Frota patrimonial em 31/03/15

Pelo Projeto de Lei, pode ser que 98,2% da frota tenha que ser substituída ou adaptada ainda este ano, se os contratos de Concessão não forem prorrogados.

No entanto, há dificuldades de difícil superação:

- a frota do sistema tem uma grande variedade para diferentes atendimentos operacionais, abrangendo desde veículos do tipo miniônibus de 8 metros até biarticulados de 26 metros, o que dificulta a oferta, no curto prazo, de soluções diversificadas de motorização elétrica, híbrida e de combustão a etanol;

- os projetos dos veículos existentes dificultam a adaptação de um diferente sistema de motorização sem a alteração das características originais;

- a dificuldade da indústria em atender, no curto prazo, um sistema de transportes da dimensão da cidade de São Paulo.

O dimensionamento de custos é dificultado pelas poucas experiências existentes. Feita a ressalva, a tabela a seguir demonstra uma estimativa de custo padrão de veículo Padron para cada tipo de motorização, em comparação com o diesel, e considerando fixos todos os demais parâmetros operacionais e de idade da frota.

Item de custeio	Diesel	Elétrico Bateria	Híbrido	Etanol
1. CUSTOS VARIÁVEIS	9.052	2.511	5.919	14.125
1.1 Combustível	8.578	2.218	5.376	13.650
1.2. Lubrificantes	53	-	122	53
1.3 Rodagem	421	293	421	421
2. CUSTOS FIXOS	30.549	44.739	37.857	32.573
2.1 Depreciação	5.191	8.427	6.270	6.424
2.1.1 Veículos	4.959	8.195	6.038	6.192
2.1.2 Validadores/AVL	123	123	123	123
2.1.3 Instalações e Equipamentos	109	109	109	109
2.2 Remuneração de Capital	4.267	8.709	6.315	4.636
2.2.1 Veículo	3.882	8.294	6.112	4.309
2.2.2 Validadores/AVL	34	34	34	34
2.2.3 Almoxarifado	16	45	33	17
2.2.4 Instalações	336	336	336	336
2.3 Pessoal	17.735	17.998	17.998	17.735
2.4 Peças e Acessórios	3.286	9.536	7.005	3.648
2.5 Manutenção Validadores/AVL	69	69	69	69
3 Taxa de Administração	2.114	2.114	2.114	2.114
4 Custos Fixos para Reserva Técnica	465	849	631	548
5. CUSTO TOTAL SEM PIS/COFINS	42.180	50.213	46.522	49.360
5.1 TRIBUTO S/ RECEITA (2%)	860	1.024	949	1.007
5.2 CUSTO TOTAL COM TRIBUTOS	43.041	51.238	47.471	50.367
variação % em relação ao diesel	**0%**	**19%**	**10%**	**17%**
PMM - Km/mês	6.103	6.103	6.103	6.103
Preço Total do Veículo - em R$	415.000	880.000	650.000	460.000

Os veículos movidos a etanol atualmente existentes, além de terem um preço superior ao veículo diesel, não utilizam apenas etanol, e sim uma mistura com aditivo que resulta em preço superior para o combustível e consumo maior em relação ao diesel.

Os veículos híbrido e elétrico a bateria, apesar de ter um consumo menor de combustível, agregam um custo considerável de manutenção em função da necessidade de troca das baterias, além do investimento inicial superior ao diesel. O híbrido tem o agravante de continuar utilizando diesel, não sendo, portanto, solução definitiva para emissão de poluentes.

Os veículos elétricos tipo trólebus não foram incluídos nesta análise, pois exigiria ampliação da rede aérea de cabos em toda a cidade.

Considerando que a remuneração atual do sistema é de R$ 6,6 bilhões anuais, teremos os seguintes acréscimos de custos, para substituição de toda a frota:

Tecnologia	Acréscimo anual de custo (R$ bilhão)	Impacto na tarifa R$
HÍBRIDO	0,68	0,54
ETANOL	1,12	0,90
BATERIA	1,26	1,01

b) Ar condicionado:

Com relação ao custo do ar condicionado, apenas 0,8% da frota atual possui o equipamento. Estima-se que o aumento de consumo de diesel com o ar condicionado será de 15% a 20%, e o acréscimo no preço do veículo será em média de 14%, representando um adicional conjugado de custo de cerca de 5%, ou R$ 330 milhões anuais, ou ainda R$ 0,26 na tarifa do usuário.

c) câmbio automático:

Para os veículos tipo miniônibus, midiônibus e básico, que totalizam 8.328 veículos e representam 58% da frota do sistema, tal equipamento não é original de fábrica. A adaptação nos veículos existentes é problemática, pois implica em alterar outros componentes do veículo. Estimando um investimento adicional de R$ 50 mil por veículo, isso representará um acréscimo de custo de R$ 116 milhões anuais, ou R$ 0,09 no valor da tarifa.

Conjugando os efeitos apenas da mudança de matriz energética, do ar condicionado e do câmbio automático, o Projeto de Lei estabelece aumento de custos na ordem de R$ 1,12 bilhão/ano (ou R$ 0,90 na tarifa), para veículos híbridos que não resolvem a questão de emissão de poluentes, até R$ 1,7 bilhão/ano (R$ 1,36 na tarifa), para veículos elétricos a bateria.

Considerando a atual forma de financiamento do transporte público municipal, polarizada entre subsídios do orçamento municipal e tarifa do usuário, fontes estas que apontam para um esgotamento, o Projeto de Lei, tal como proposto, é de difícil aplicabilidade.

SPTrans

Folha nº 78 de Proc.
Nº 07-374/ de 2013
a) Danilo Nunes da Silva
RF. 11.313

SPTrans DG/SRR
Fls. 41
Rubrica
Pront. 73.006-8

3º) Pela perspectiva dos custos estimados, conjugada com a manifestação de demais áreas técnicas, propomos o veto à propositura do Projeto de Lei nº 374/13.

Em, 27 de abril de 2015

CÓPIA

Percival Eggerath Barreto
Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR

De acordo:

Adauto Farias
Diretoria de Gestão Econômico-Financeira - DG

SPTrans

SPTrans DP/SCP Fls. 42 Rubrica Pr. 123.582

DO PA 2013-0.365.309-1 São Paulo, 08 de maio de 2015.

EE 2014/0789

Folha nº 787 do Proc. Nº 01-374 de 2013 Danilo Nunes da Silva RF 11.313

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Pedido de subsídios apresentados pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei 374/13, de autoria do Legislativo, que institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

Dra. Audrey Gabriel - DJ

CÓPIA

Em vistas da solicitação de subsídios apresentados pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei n° 374/13 , de autoria do Legislativo, que institui o programa de modernização da frota municipal de transporte público de passageiros, fls. 33, informamos que o quesito 1º "O art. 2º do projeto estabelece que a implantação dos itens mencionados no art. 1º deverá ser realizada em todos os veículos que especifica, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso. Quando expirarão os atuais contratos", de competência desta SCP, foi respondido pela manifestação da Diretoria de Gestão Econômico – Financeira – DG, às fls. 38/41.

Atenciosamente,

Marcello Sampaio
DP/SCP

De acordo,

Luis Antônio C. N. Santos
Gerente de Administração do Cadastro da Frota e dos Operadores e Condutores
SCP/GCF

Sonia Maria G. Mistrello
Pront. 149645-1
DP/SCP

São Paulo Transporte S.A. DJ/SJU Nº 15:32 08/05/15 Visto

De acordo,

Ciro Biderman
Chefe de Gabinete

Do PA 2013-0.365.309-1
EE 2014/0789

11/05/2015

(a) Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront. 122.805-6
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ.

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei nº 374/13, de autoria do Legislativo, que institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

CÓPIA

DP/DJ
Srª Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos

Trata-se de Processo Administrativo autuado sob o número em epígrafe com o fito de responder à Câmara Municipal de São Paulo, diante de novo Ofício oriundo da Presidência daquela casa, os quesitos formulados pela Comissão de Finanças e Orçamento.

O Ofício SGP-12 nº 92/2015 oriundo da Presidência da CMSP encontra-se em fl. 32. Os quesitos vieram formulados em fl. 33 indagando i) quando expirariam os atuais contratos; ii) qual seria o custo (impacto orçamentário-financeiro) com a entrada em vigor da propositura e iii) qual é a opinião do Executivo a respeito do projeto.

O prazo dos contratos vigentes foi informado em fls. 38/41 pela Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR, com endosso da Diretoria de Gestão Econômico-Financeira. Devido ao prazo exíguo para a elaboração de dados e estudos mais aprofundados, foram fornecidas estimativas dos custos dos itens elencados no art. 1º do PL em comento, bem como o impacto que recairia sobre as tarifas aos usuários em caso de sua implantação. A DG/SRR, em virtude dos custos previstos e em virtude da manifestação das demais áreas técnicas (a exemplo do prévio parecer da Superintendência de Serviços Veiculares em fls. 14/17), propôs o veto à proposta aventada pelo PL nº 374/13.

A Gerência de Administração do Cadastro da Frota e dos Operadores e Condutores – SCP/GCF, em que pese a ausência de ratificação pela Superintendente responsável, corroborou com as informações ministrada por DG/SRR quanto aos prazos contratuais.

Do ponto de vista jurídico, considerando que os quesitos apresentados em fl. 33 versam sobre a mesma redação dada ao PL em fl. 06-v, sem quaisquer alterações ou sem a apresentação de um novo substitutivo, nada temos a acrescentar à prévia manifestação desta DJ/SJU em fls. 20/23. Mantendo-nos, portanto e pelo momento, desfavoráveis ao Projeto de Lei nº 374/13.

SPTrans

Folha de informação nº 45

Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront. 122.605-6
SPTrans

Destarte, consideram-se respondidos os quesitos apresentados pela Comissão de Finças e Orçamento da Câmara Municipal e encaminhados pela Presidência daquela casa.

São Paulo, 11 de maio de 2015.

André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor Jurídico – DJ/SJU
OAB/SP nº 319.439

CÓPIA

São Paulo Transporte S.A.
DJ/SJU
Nº 16:39
11/05/15
Pondeiro
VISTO

Folha nº 784
Nº 07-774 de 2013
Danilo Nunes da Silva
RG 11.313

SPTrans

Folha de Informação nº ...10...

Do PA 2013-0.365.309-1 (EE 2014/0789) em 12/05/2015 (a) Sonia Magali P. Silva
Secretária de Diretoria
Pront. 121.972-3
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei 374/13, de autoria do Legislativo, que institui o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público.

PRAZO DP/GAB : 14/04/2015

Dr. Ciro Biderman – DP/GAB

Encaminho o presente PA com a manifestação jurídica de lavra do Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues de fls. 44/45 verso, a qual acompanho.

Necessário a ratificação da Superintendente nas informações prestadas em fls. 42.

Em, 12 de maio de 2015.

Audrey Gabriel
Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DP/DJ

//smps

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha nº 785 do p.sc.
Nº 07-774 de 2013
RF. 1.313

Folha de Informação nº 48.

Do PA 2013.0.365.309-1 em ~~05/02/2014~~ 18/05/15 (a) .....

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM-ATL – Dra. June Alberici de Mello

Assunto: Pedido de Subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei n.º 374.2013, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização de Frota Municipal de Transporte Público.

CÓPIA

SMT.CH.GAB.
Senhor Chefe de Gabinete,

Trata-se do Projeto de Lei nº 374.2013, que visa instituir o Programa de Modernização da Frota Municipal de Transporte Público, e dá outras providências.

Esta Pasta, baseada nas informações técnicas, fls. 14/17, e jurídica, fls. 20/23, prestadas pela São Paulo Transportes S/A já havia se pronunciado pelo veto, fls. 30.

Nesta oportunidade, a Câmara Municipal de São Paulo solicita esclarecimentos quanto aos quesitos suscitados às fls. 33.

A SPTrans, por meio de sua área técnica respondeu aos questionamentos, fls. 38/41, e a Assessoria Juridica, reiterou os termos da manifestação anterior, destacando que não houve alterações no novo projeto substitutivo, razão pela qual opina pela manutenção do veto, fls. 44/45.

Sendo assim, considerando as manifestações lançadas aos autos, e não havendo nos autos elementos que justifiquem a alteração do posicionamento desta Pasta, sugiro a manutenção do veto ao Projeto de Lei nº 374/2013.

São Paulo, 18 de Maio de 2015.

ANDERSON CLAYTON NOGUEIRA MAIA

Assessor Jurídico – SMT
OAB/SP 202.324

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha nº 186 do proc.
Nº 02-374 de 2013
a) Daniela Nunes de Oliveira
RF. 11.313

Folha de Informação nº 49

Do PA 2013.0.365.309-1 em ~~05/02/2014~~ 18/05/15 (a) .....

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – SGM-ATL – Dra. June Alberici de Mello

Assunto: Pedido de Subsídios apresentado pela Comissão de Administração Pública, referente ao Projeto de Lei n.º 374/2013, de autoria do Legislativo, que objetiva instituir o Programa de Modernização de Frota Municipal de Transporte Público

Inf. nº 1442/15

CÓPIA

SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,

Diante das manifestações da São Paulo Transporte S/A e da Assessoria Jurídica desta Pasta, manifesto-me pela manutenção do veto ao Projeto de Lei nº 374/2013.

16:27 18/05/2015 040145 SGM PROTOCOLO

São Paulo, 18 de Maio de 2015.

JOÃO BATISTA DA SILVA
Chefe de Gabinete - SMT

S.G.M.-A.T.L.
19 MAI 2015
RECEBIDO

Segue__ juntado___ nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado___ sob folha(s)
nº 187 a 188 Em 19/10/15

Caio Cesar Rodrigues
RF. 11.267 - Técnico Administrativo

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PARECER Nº PAR 1808/2015 **DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 374/2013**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko, visa instituir o Programa de Modernização da frota municipal de transporte público.

De acordo com a propositura, todas as empresas que prestem serviços para o Município de São Paulo, sejam elas concessionárias ou permissionárias que operam no transporte coletivo urbano de passageiros utilizando-se de automóveis, ônibus ou micro-ônibus, deverão contar com os seguintes itens:

I- suspensão a ar;

II- ar condicionado;

III- circuito interno de monitoramento, contendo um número de câmeras suficientes para cobrir a visão externa do veículo, das portas de acesso e o interior do coletivo com a respectiva gravação das imagens;

IV- bancos acolchoados;

V- monitores de televisão;

VI- motor elétrico, híbrido ou por combustão a etanol;

VII- câmbio automático;

VIII- direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

O art. 2º determina que a implantação dos itens acima mencionados deverá ser realizada em todos os veículos, assim que terminar a vigência dos atuais contratos em curso.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo "a fim de adequar o presente projeto à melhor técnica de elaboração legislativa", com troca, no parágrafo único do art. 3º, do indexador da multa, passando do IPC-FIPE para IPCA-IBGE.

RELCOM
1951/2015

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 188 do proc.
nº 01-374 de 2013
Caio César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do mencionado substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 14/10/2015.

Ver. José Police Neto
Presidente

Ver. Adilson Amadeu
Relator

Ver. Abou Anni

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto

Ver. Milton Leite

Ver. Ota

Ver. Paulo Siorilo

Ver. Ricardo Nunes

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 20 / 10 / 15
Pág. 163 Col. 01
Conferido

Celo Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.267

Retificação
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 21 / 10 / 15
Pág. 116 Col. 04
Conferido

Celo Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.267

À SGP 21

São Paulo 11/11/15

Celo Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.267

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.
23/01/2017
Marcia Gabot
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.533

118787

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Processo encerrado com 188 folhas.
Arquivado em 24/01/2017

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467