

Folha nº 01 do proc^{fls.} 1
Nº 01-429 de 13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF 100 406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01 - 00429/2013

Estabelece o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **DECRETA**:

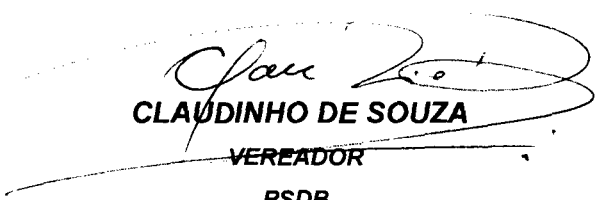
Art. 1º Fica estabelecido o valor fixo da tarifa para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, obedecendo o sistema de integração do transporte público.

Parágrafo Único. O valor que se refere o Caput deste artigo não poderá ser superior à 0,45% (zero vírgula quarenta e cinco por cento) do salário mínimo vigente no país.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

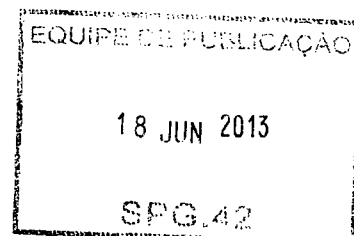
Sala das Sessões,


CLAUDINHO DE SOUZA

VEREADOR

PSDB

1º Secretário da C. M. S. P.



Sigue(m) o(s) documento(s), nesta data,

documentos fabricado(s) sob nº

— a 2 e folha de informação

sob nº 3. 1.9.1.6.1.1.3...

Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Folha nº <u>02</u> do proc. fls. <u>3</u>
Nº <u>01-429</u> de <u>13</u>
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem objetivo estabelecer um parâmetro na cobrança da tarifa do transporte público na cidade de São Paulo.

O objetivo é trazer elementos que justifiquem as opções para possibilitar melhor a compreensão da política de mobilidade urbana, visto que, as causas da elevação das tarifas vão além dos problemas da alta carga tributária e da pressão dos custos de insumos.

Disso decorre que o preço das tarifas de transporte coletivo urbano praticado nas cidades brasileiras supera largamente a capacidade de pagamento dos usuários cativos de baixa renda, das classes econômicas C,D e E, que se vêm compelidos a buscar outras formas de deslocamento para realizar suas atividades cotidianas ou, simplesmente, não se deslocar.

Por sua vez, a renda da população não acompanha o aumento acentuado em custear os seus deslocamentos diários para a utilização do transporte público na cidade.

O percentual de reajuste aplicado pode parecer pequeno, mas supera a capacidade de pagamento daqueles que sobrevivem com apenas um salário mínimo mensal e dependem do transporte coletivo, que é um dos itens de maior peso nas despesas das famílias.

Com essa previsão de aumento nos próximos reajustes irá possibilitar um melhor planejamento familiar.

Neste sentido devemos estabelecer uma tarifa considerando os índices de crescimento do país com a realidade do custo de vida do trabalhador.

Pelas razões expostas, peço o apoio dos nobres pares na aprovação da proposição.

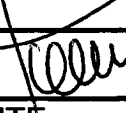


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 429 de 2013, de 19/06/13 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 18 JUN 2013
Constit. Just. e Leg. Participativa
Adm. Pública
Trânsito, Transporte, Arterialidade
Econômica, Turismo, Faz. e Habitação
Fin. e Orçamento

PRESIDENTE

MARCO AURÉLIO CUNHA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

21/6/13

Carlos Roberto da Silva
Supervisor Substituto – SGP.22


Solange Raimone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM 21/6/13	AS 18
POR 	
DATA: 26/07/13	AS 15



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 04
Proc. nº 0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0429/13

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

- Lei Orgânica do Município, art. 7º, inciso III e arts. 172 a 179;
- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências, alterada pelas Leis nºs 10.839/90 e 11.089/91;
- Lei Municipal nº 11.250, de 01 de outubro de 1992, que dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências, alterada pela Lei nº 14.988/09;
- 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, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, alterado pelo Decreto nº 47.139, de 27 de março de 2006;
- Lei Municipal nº 15.274, de 2 de setembro de 2010, que dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 33.469, de 26 de julho de 1993, que dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 46.893, de 6 de junho de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, alterado pelo Decreto nº 49.822, de 25 de julho de 2008;
- PLO 2/11, que altera o artigo 178 da Lei Orgânica do Município;
- PLO 15/11, que dá nova redação ao inciso III do artigo 7º da Lei Orgânica do Município, e dá outras providências;
- PL 330/11, que institui o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. nº 01.429/13 fls. 8
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

- PL 85/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Mensal;
- PL 86/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário;
- PL 87/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Semanal;
- PL 88/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Turístico;
- PL 420/13, que institui o Bilhete Único Infantil;
- PLO 5/13, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

Assim sendo, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 25 de julho de 2013.

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

Folha

Proc. nº 01.0429/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(CONSOLIDAÇÃO)

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha 07 fls. 11
Proc. nº 01.092913Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

XI - a preservação dos valores históricos e culturais da população.

XII - a moralidade administrativa;

XIII - a idoneidade dos agentes e dos servidores públicos.

(Acrescentados pela Emenda 35/12)

Art. 3º - Esta lei estabelece normas auto-aplicáveis, excetuadas aquelas que expressamente dependam de outros diplomas legais ou regulamentares.

Art. 4º - O Município, respeitados os princípios fixados no art. 4º da Constituição da República, manterá relações internacionais, através de convênios e outras formas de cooperação.

TÍTULO II

DO PODER MUNICIPAL

Art. 5º - O Poder Municipal pertence ao povo, que o exerce através de representantes eleitos para o Legislativo e o Executivo, ou diretamente, segundo o estabelecido nesta Lei.

§ 1º - O povo exerce o poder:

I - pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto;

II - pela iniciativa popular em projetos de emenda à Lei Orgânica e de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros;

III - pelo plebiscito e pelo referendo.

§ 2º - Os representantes do povo serão eleitos através dos partidos políticos, na forma prevista no inciso I do parágrafo anterior.

Art. 6º - Os poderes Executivo e Legislativo são independentes e harmônicos, vedada a delegação, de poderes entre si.

Parágrafo único - O cidadão investido na função de um dos poderes não poderá exercer a de outro, salvo as exceções previstas nesta Lei.

Art. 7º - É dever do Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e com outros Municípios, assegurar a todos o exercício dos direitos individuais, coletivos, difusos e sociais estabelecidos pela Constituição da República e pela Constituição Estadual, e daqueles inerentes às condições de vida na cidade, inseridos nas competências municipais específicas, em especial no que respeita a:

I - meio ambiente humanizado, sadio e ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, para as presentes e futuras gerações;

II - dignas condições de moradia;

III - locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário;

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha 08
Proc. nº 01.04291/13.12
56
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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.

§ 1º - 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.

§ 2º - 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.

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

57
Leis Duane Rodrigues
RF 11.207

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.

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

§ 2º - 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.

§ 3º - 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.

§ 1º - 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.

§ 2º - Independentemente da previsão do § 1º 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. 7º, 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 12
Proc. nº 01.08291/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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

§ 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).

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

Art. 39 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

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.

() to
 () to
 () to

NAME	AGE	SEX	DATE	TIME	LOCATION	REMARKS
JOHN DOE	25	M	10/10/1960	10:00	1000	1000
JANE DOE	25	F	10/10/1960	10:00	1000	1000
JOHN DOE	25	M	10/10/1960	10:00	1000	1000
JANE DOE	25	F	10/10/1960	10:00	1000	1000
JOHN DOE	25	M	10/10/1960	10:00	1000	1000
JANE DOE	25	F	10/10/1960	10:00	1000	1000

Item	Unit	Price	Quantity	Total
1.000	kg	1.00	1.000	1.000
2.000	kg	2.00	2.000	4.000
3.000	kg	3.00	3.000	9.000
4.000	kg	4.00	4.000	16.000
5.000	kg	5.00	5.000	25.000
6.000	kg	6.00	6.000	36.000
7.000	kg	7.00	7.000	49.000
8.000	kg	8.00	8.000	64.000
9.000	kg	9.00	9.000	81.000
10.000	kg	10.00	10.000	100.000

NAME	AGE	SEX	RELATION	STATUS
WILLIAM	70	MALE	HEAD	W
MARY	65	FEMALE	WIFE	W
JOHN	40	MALE	SON	W
MARY	35	FEMALE	DAUGHTER	W

[illegible]

NAME	AGE	SEX	DATE	TIME
JOHN D.	25	M	1960	10:00
JANE E.	22	F	1960	10:00
JOHN F.	28	M	1960	10:00
JANE G.	24	F	1960	10:00

DATE	TIME	LOCATION	REMARKS
12-10-68	10:00	1000	1000
12-10-68	10:00	1000	1000
12-10-68	10:00	1000	1000
12-10-68	10:00	1000	1000

setembro de 1991.
JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal.

O Diretor Geral,
Nelson Takeo Shimabukuro

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.201

Proc. nº 07.043.2013

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 15
 Proc. nº 01-0429113
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

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 isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos 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]

Page 1 of 1

Folha 16
Proc. nº 01.094/13
Isis Duarte Rodrigues
RE 11.207 ✓

Dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências.

Art. 19 - Fica autorizada a concessão de isenção de pagamento da tarifa, nas linhas urbanas de Ônibus e trólebus 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. 39 - Para o fim específico desta lei, a CMTC cadastrará os interessados e fornecerá, gratuitamente, carteira especial de identificação.

Art. 49 - O Executivă regulamentară a pre
sente lei (VETADO).

Art. 59 - 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, 4399 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

[illegible]

Year	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100
1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388</
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------

DATE	TIME	LOCATION	REMARKS
1954	10:00	1000	1000
1954	10:00	1000	1000
1954	10:00	1000	1000
1954	10:00	1000	1000

[illegible]

Folha 17
Proc. nº 01.04291/3
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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	fin	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			

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 18
 Proc. nº 01.0429/13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Back]

Folha 19
Proc. nº 01.089.13
Isis Duarte Rodrigues

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

- a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;
- b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;
- II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
- III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;
- VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001;

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

Folha 20
Proc. nº 01-0991/13
Liquidação

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

- VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;
 - VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;
 - IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
 - X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.
- Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.
- Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, a probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.
- § 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.
- § 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.
- Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
 - II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
 - III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
 - IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
 - V - o ônus da delegação, quando existente;
 - VI - as formas de remuneração do serviço.
- Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.
- Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.
- Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:
- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
 - II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
 - III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
 - IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

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

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

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

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

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

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

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

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

- I - os veículos e frota de ônibus;
- II - a garagem;
- III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

- I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;
- II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;
- II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;
- III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha 224
Proc. nº 01-01113
Rodrigues

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
- II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
- III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
- IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção;
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
 - II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
 - III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.
- Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

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

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

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

- I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;
- III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

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

- I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;
- II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
- III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

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

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

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

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

- I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;
- II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

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

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

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

CAPÍTULO VI DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei nº 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998. São Paulo, 12 de dezembro de 2001.

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

Folha 24
Proc. n.º 01.0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RF: 11.207

GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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
Proc. nº 01-04113

Isis Duarte Rodrigues

§ 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 23
Proc. nº 01.089.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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 DELEGACÃO

Art. 29. A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.
Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:
I - demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;

II - comprometer-se a cumprir as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se nos direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 30. Somente será admitida a transferência da permissão com autorização prévia do Poder Permitente, sob pena de caducidade.

Parágrafo único. Para fins da autorização de que trata o "caput" deste artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 29 deste decreto.

Art. 31. A concessão será extinta nos seguintes casos, previstos no artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

- I - advento do termo do contrato;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção do concessionário.

§ 1º A encampação importa na retomada do serviço pelo Poder Concedente, durante o prazo contratual, por motivo de interesse público, mediante lei autorizadora específica.

§ 2º Nos casos dos incisos I e II do "caput" deste artigo, previamente à extinção da concessão, o Poder Concedente procederá ao levantamento de eventuais valores respeitantes ao capital investido e não amortizado, podendo utilizar documentação contábil apresentada pelo operador, desde que devidamente auditada por auditor independente.

§ 3º A caducidade da concessão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações:

- I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;
- II - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;
- III - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Art. 32. Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

Parágrafo único. O Poder Concedente poderá utilizar documentação contábil apresentada pelo concessionário, desde que devidamente auditada por auditor independente.

Art. 33. Extinta a concessão em determinada área, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores nela prestem o serviço para evitar sua interrupção.

Art. 34. A permissão será extinta nos seguintes casos:

- I - advento do termo do contrato;
- II - revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;
- III - caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;
- IV - extinção do operador.

§ 1º A revogação da permissão por interesse público é ato discricionário do Poder Público, devendo ser precedida de processo administrativo, observados os princípios administrativos da razoabilidade e proporcionalidade.

§ 2º A caducidade da permissão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações, sem prejuízo da aplicação das pertinentes sanções contratuais a critério do Poder Público:

- I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;
- II - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;
- III - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

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

PENALIDADES

Art. 36. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 37. No Regulamento de Sanções e Multas editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

Art. 38. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade a que se refere o "caput" deste artigo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

§ 2º A gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

- I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
- II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;
- III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;
- IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

- I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;
- III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;
- IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
- V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

VI - 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;

VII - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.

§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.

§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará assistência técnica e 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

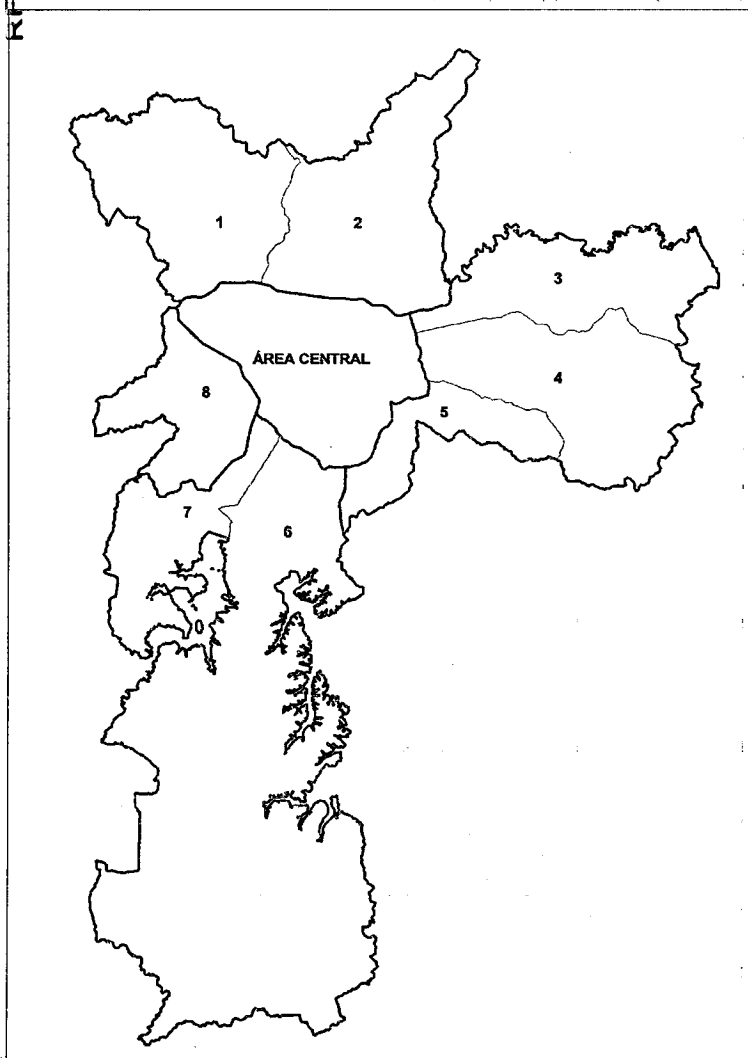
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

29
Folha
Proc. nº 01.000.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.2075

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).

30
Folha
Proc. nº 01-092913
J. J. J. J. J.

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

Folha 36
Proc. nº 01.052.913
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

Área Central

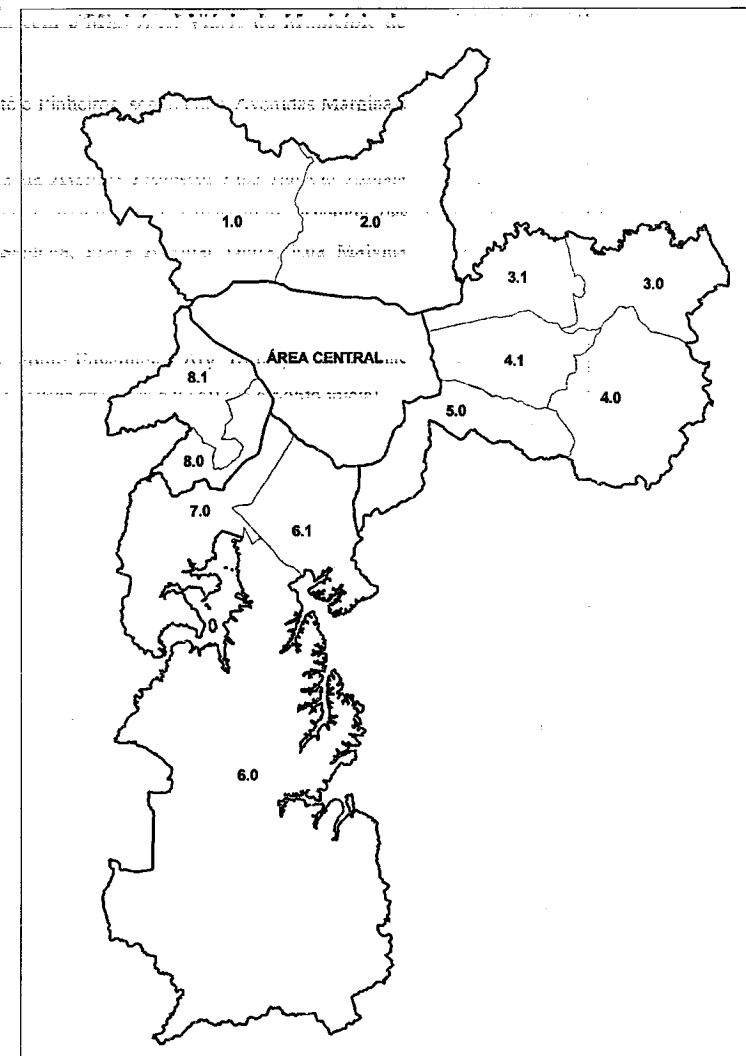
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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



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

Área de operação Noroeste

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

• Área de permissão - 1.0

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

• Limites da Área de permissão - 2.0

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

• Limites da área de permissão - 8.0

Começa na altura da Rua Um (Jd. Iracema - S. AMA), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa até a Rua Alfredo Mendes da Silva, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, esquerda na Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, linha reta até a Rua Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue na Rua Itamira, direita na Rua Jamanari, direita na Rua Itapemirum, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue em linha reta até a Rua Cliperton, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, Rua Professor Benedito Montenegro, Rua Colégio Pio XII, esquerda na Avenida Morumbi, esquerda na Rua Doutor Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Francisco Tomás de Carvalho,

direita na Avenida Giovanni Gronchi, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Jorge João Saad, direita na Avenida Professor Francisco Morato, Praça Jorge de Lima, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema - S. AMA) e o ponto inicial.

• Limites da área de permissão - 8.1

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

Área de operação Leste

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

• Limites da área de permissão - 3.0

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

Folha 33
Proc. nº 0489/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.20

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

• Limites da área de permissão – 3.1

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

• Limites da área de permissão – 4.0

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

• Limites da área de permissão – 4.1

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires,

esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, direita na Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, Praça Galiano Jacomossi, Avenida Sapopemba, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf até a confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, e o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 5.0

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

Área de operação Sul

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

• Limites da área de permissão – 6.0

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

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'Escagnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 7.0

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

Anexo 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
Midionibus	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
Midionibus	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.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

36

Folha nº 01-2929/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 15274

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.274 02/09/2010 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 239/2008 (ver documento)

Autor(es): João Antonio

Regulamentação: Decreto nº 51.864/2010 - 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.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 03/09/2010, p. 1 c. 2

LEI Nº 15.274, DE 2 DE SETEMBRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 239/08, do Vereador João Antonio – PT)

Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências.

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 11 de agosto de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Em caso de quebra ou qualquer outro motivo que impossibilite o veículo de transporte coletivo municipal de realizar o seu trajeto até o destino final, será facultado ao usuário o direito de embarcar e terminar sua viagem em qualquer outro veículo de transporte coletivo municipal de sua escolha.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta lei será regulamentada no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de setembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de setembro de 2010.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : decreto AND 33469

Total de referências : 1

Folha 38
Folha nº 01.0129113
Isis Duarte Rodrigues
RP: 11.207

1/1

Título: DECRETO Nº 33.469 26/07/1993 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e da outras providencias.

[Back]

DECRETO Nº 33.469 , DE 26 DE julho DE 1993

Folha 39 fls. 43
Folha nº 01.029.13

Dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da Carteira de Identidade Estudantil, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A :

Art. 1º - A partir do ano de 1994, os estudantes portadores das Carteiras de Identidade Estudantil expedidas pela União Nacional dos Estudantes - UNE para os estudantes de 3º Grau, e pela União Municipal dos Estudantes Secundaristas - UMES/SP para os estudantes de 1º e 2º Graus e do Ensino Supletivo, adquirirão os passes escolares mediante a apresentação das referidas carteiras, desde que convalidadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.

Art. 2º - As normas necessárias à execução deste decreto constarão de convênio a ser celebrado entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, devidamente autorizada pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, e as entidades estudantis referidas no artigo anterior.

Art. 3º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de julho de 1993, 4409 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

CORNÉLIO VIEIRA DE MORAIS JUNIOR, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de julho de 1993.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº.

40
01-092113Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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)

[\[Back \]](#)

Título: DECRETO Nº 46.893 06/01/2006
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.
Alterações: Dec. 49.822/2008 - Altera o art. 3º deste Decreto.

Detalhamento do documento
O presente documento trata-se de uma cópia digitalizada do original, não sendo responsável por erros de digitação ou omissões. Para obter o original, consulte o arquivo migrado do ECM.

Folha 31
Processo 01-01-13
Isis Duarte Andrade

DECRETO Nº 46.893, DE 6 DE JANEIRO DE 2006

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

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

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

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

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

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

D E C R E T A:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de janeiro de 2006, 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

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% (cinquenta por cento) de desconto na tarifa vigente, mantidas todas as demais condições." (NR)

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

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

Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal - Substituta

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

“Dispõe sobre a divulgação do valor da tarifa do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, no Município de São Paulo, e da composição de seu custo.

Art. 1º. Fica o Executivo obrigado a divulgar na página eletrônica da Prefeitura do Município de São Paulo na "Internet", bem como afixar nos ônibus, o valor das tarifas do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo, e a sua composição de custos.

Parágrafo único. A composição de custos, com a respectiva participação percentual no valor das tarifas, compreenderá os custos fixos, variáveis e de tributação, como combustíveis (CIDE), despesas de pessoal, contribuições do PIS e COFINS e outros custos relacionados ao sistema.

Art. 2º. O Executivo fica, ainda, obrigado a divulgar simultaneamente o percentual de gratuidades concedidas em relação ao total de passageiros transportados.

Art. 3º. Esta lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 30 (trinta) dias a contar de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Folha 44
Fica 01-09-29-13
Isis Duenha Rodrigues
RP 11.207

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 105-106

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00002/2011 do Vereador Donato (PT)

"Altera o artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - O artigo 178 da Lei Orgânica do Município passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Parágrafo único - O projeto de lei que solicitar a revisão das tarifas dos serviços públicos de transporte deverá estar instruído com as planilhas e outros elementos que justifiquem a alteração proposta pelo Poder Executivo."

Art. 2º - Esta emenda à Lei Orgânica do Município entra vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 45 fls. 49
 PROJ. Nº 04-00015/2011
 Isis Lúcia Rodrigues
 RF: 11.207

PUBLICADO DOC 21/10/2011, PÁG 89

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00015/2011 do Vereador Alfredinho (PT)

"Dá nova redação ao inciso III do artigo 7º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo PROMULGA:

Art. 1º O inciso III do art. 7º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

III - locomoção através de transporte coletivo adequado, integrado com todo o sistema de transporte público coletivo, mediante tarifa única, acessível ao usuário."

Art. 2º Esta Emenda à Lei Orgânica entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Folha 90
 Freq. n.º 01-04-29/13
 1515 LUENE Rodrigues
 DF 11.201

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, As Comissões competentes.

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00085/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Mensal"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Mensal, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - STRANS - fornecerá o Bilhete Único personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Mensal.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento de R\$ 140,00 por um número irrestrito de viagens no mês.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90. (noventa) dia a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Fls. 53
Folha 01/0429/13
Folha 01/0429/13
Isis Carlos Marques

PROJETO DE LEI 01-00086/2013 dos Vereadores Jair Tatto (PT) e Floriano Pesaro (PSDB)

"Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Diário, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS - fornecerá o Bilhete Único Diário personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Diário, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa, Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Diário.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o dia.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Requerimento RDS 13-0234/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00086/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

"Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Diário, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS - fornecerá o Bilhete Único Diário personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Diário, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa, Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Diário.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o dia.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Folha 50
Proc. nº 01.0929/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00087/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

“Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Semanal”.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Semanal, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS – fornecerá o Bilhete Único Semanal personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF – Cadastro de Pessoa Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Semanal.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante a semana.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013. Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

51
01.042.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PROJETO DE LEI 01-00088/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

“Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Turístico”.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Turístico, no Município a Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS – fornecerá o Bilhete Único personalizado aos turistas que utilizarão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo, nas suas recreações pela Cidade.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número de documento que comprove o turismo pela Cidade. (Passaporte, Tickets de Viagem, Voucher), em seguida dirigir-se a um posto de atendimento ao Turista ou aqueles- informados pela SPTRANS, indicados para prosseguir o cadastramento e retirada do Bilhete.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, imediatamente, à partir do preenchimento do formulário eletrônico e da apresentação dos documentos exigidos, o Bilhete Único Turístico.

Art. 5º O Prazo de validade do Bilhete Único do Turista será de 90 (noventa) dias.

Art. 6º Fica o turista que utilizará do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento para emissão do seu Bilhete Único e da tarifa diferenciada a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o período que estiver na, Cidade, nas linhas que dão acesso aos pontos turísticos da Cidade.

Parágrafo-Único: Todo Turista deverá apresentar documento oficial de identificação e documento que comprove sua passagem pela Cidade, durante o cadastro junto a SPTRANS.

Art. 7º Esta lei devera ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 8º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... As Comissões competentes.”

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

12°C 25km 9 e 0

Pesquisa de Legislação Municipal

PROJETO DE LEI Nº 420 Ano: 2013 Secretaria: CAMARA

Folha 52
Proc. nº 01.0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RP 11.201

Voltar

Imprimir

PROJETO DE LEI 420/13

do Vereador Jair Tatto (PT)

“Institui o Bilhete Único Infantil”

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Infantil, a fim de disciplinar o transporte público gratuito de crianças com idade entre 3 (três) e 6 (seis) anos, no Município da Cidade de São Paulo.

Parágrafo único: As crianças na faixa etária constante do caput, para utilização do Bilhete Único Infantil, deverão estar domiciliadas neste Município e realizar o cadastramento junto a SPTRANS, conforme critérios que constarão em Decreto a ser expedido pelo Poder Executivo.

Art. 2º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 13 de junho de 2013. Às Comissões competentes.”

“Justificativa:

O Bilhete Único infantil proporcionará condições para que as crianças não se submetam ao constrangimento de passar por baixo da catraca do ônibus ou sobre esta, o que ocasiona transtornos à mesma, além do risco de acidentes dentro do veículo.

Considerando como pressuposto que a criança em questão somente viaja no colo de seu responsável, é entendimento que não há oneração ao sistema de transporte urbano e, portanto não fica caracterizada a inclusão de nova isenção na grade tarifária;

As crianças exercerão sua cidadania e garantirão a sua autoestima.”

do Vereador Jair Tatto (PT)

“Denomina PRAÇA PROFESSOR AROALDO FERREIRA DE OLIVEIRA, o espaço inominado na confluência das Rua Taíde com Rua Bavária, no Bairro do Jardim Ipanema, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Denomina PRAÇA PROFESSOR AROALDO FERREIRA DE OLIVEIRA, o espaço inominado existente na confluência da Rua Taíde com a Rua Bavária - Jardim Ipanema.

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

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

Sala das Sessões, 13 de junho de 2013. Às Comissões competentes.”

Folha S3
Proc. nº 01-024/13
Iels Duarte Rodrigues

"Justificativa:

Tenho a honra e o privilégio de homenagear com esta Propositura, o Professor Aroaldo Ferreira de Oliveira, baiano de Ibicarai, nascido em 1953.

Sendo o segundo filho de doze irmãos, ainda criança mudou-se com a família para São Paulo, vindo morar no bairro do Jardim Ipanema onde passou a maior parte de sua vida.

Bacharel em história, formado pela F.F.L.C. H da USP - Universidade de São Paulo.

Formado em pedagogia pela Universidade de Guarulhos.

Artista Plástico - autodidata desde os 11 anos de idade retratou o sentimento fazendo reflexões através de seus próprios traços pós-moderno, sendo premiado como melhor Artista Plástico em varias amostras por todo o Brasil e no exterior.

Militante do Movimento Negro: contribuindo no fortalecimento das diretrizes de políticas públicas para o Movimento.

Professor Aroaldo é autor de vários livros onde retrata o universo feminino, masculino, negritude e o cotidiano dentre eles: Malungos que Mudaram minha Rota, Se acaso me quiseres, Negro do Vale.

Era conselheiro do Sindicato dos Professores da Rede Pública Estadual - APEOESP.

Professor da Rede Pública Estadual há 25 anos, lecionou nas Escolas: E.E. Prof.º Sérgio da Silva Nobreza, E.E. Dom Camilo, E.E. Prof.ª Jozineide Pereira Gaudino e E.E. Prof.º Moacir Campos.

Atuou como Diretor Cultural da SAJI - Sociedade Amigos do Jardim Ipanema.

Aroaldo foi um dos fundadores da Entidade C.A.A.T. - Centro de Apoio Ação e Transformação OIAEU, localizado em Ferraz de Vasconcelos que atende crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade e encaminhamento para o primeiro emprego-jovem cidadão."

Voltar

Imprimir

Folha 54 fls. 58
Proc. nº 01-04291/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 77

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)

“Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:

Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 178

“Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)

Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:

“Art. 41

“XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”

1	PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)	1	PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)
2	1. Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.	2	1. Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.
3	2. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:	3	2. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:
4	3. Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:	4	3. Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:
5	4. “Art. 178	5	4. “Art. 178
6	5. “Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)	6	5. “Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)
7	6. Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:	7	6. Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:
8	7. “Art. 41	8	7. “Art. 41
9	8. “XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)	9	8. “XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)
10	9. Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”	10	9. Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 29/07/13 às 11h00
Andre Marcos RF 11.264

[Assinatura]

Ao Nobre Versador / A Nobre Versadora

Eduardo Lima

Para Registrar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e

Legislação Participativa

Em 31/07/2013

Presidente

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

RECEBIDO NA PRESIDÊNCIA DO TRIBUNAL DE SÃO PAULO

EM 31/07/2013 às 14:35h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 07/08 às 18:23h

M^a Yosef

RECEBIDO NA PRESIDÊNCIA DO TRIBUNAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO

EM 16/08/2013 às 15:23h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 20/08 às 16:26h

M^a Yosef

Segue M juntado 5, nesta data

Documento 5 e p. del de informação

Rubricado 5 sob folha 5 nº 55 est

Em 23/10/13

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 55 do proc.
nº 01-429 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11736

16 - PAR
16- 02314/2013

pl0429-13

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0429/13

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Claudinho de Souza, que visa estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo.

De acordo com a proposta, o valor fixo da tarifa não poderá ser superior a 0,45% do salário mínimo vigente no país.

O projeto pode prosseguir em tramitação, uma vez que foi apresentado no exercício da competência legislativa desta Casa para editar normas sobre interesse local e normas reguladoras do serviço público municipal.

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

Em outro ângulo, tem-se que o projeto versa sobre o serviço público de transporte e, quanto a este aspecto, cumpre lembrar que a Lei Orgânica do Município não mais prevê a iniciativa reservada ao Prefeito para apresentação de projetos de lei que versem sobre serviços públicos, como, aliás, não poderia deixar de ser, já que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.

Note-se, ainda, que o projeto dá cumprimento ao disposto no art. 7º, III, da Lei Orgânica do Município, o qual prevê o dever do Poder Municipal de assegurar a todos locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário.

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



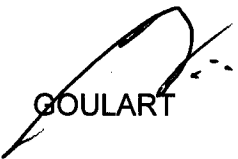
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0429-13

Folha nº 56 do proc.
nº 01-429 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Adm. I - Exato
RF 11356

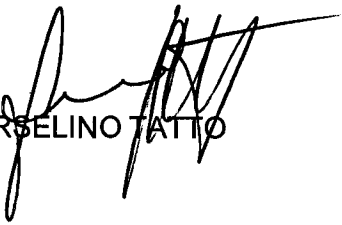
Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 23/10/13.


GOULART

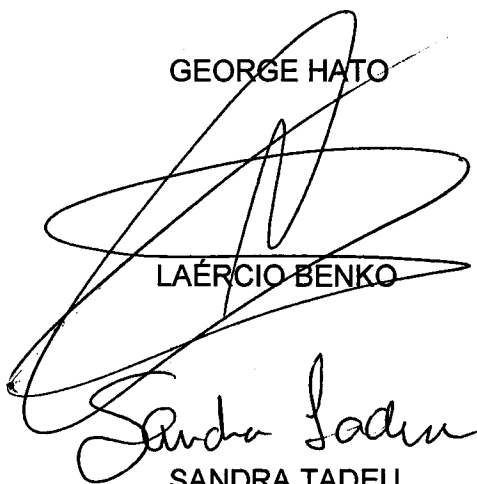

ABOU ANNI

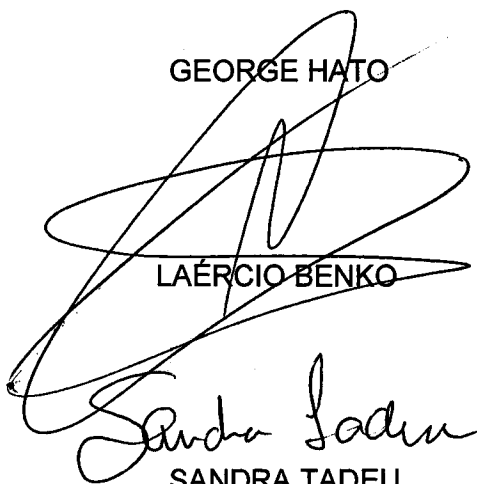

ALESSANDRO GUEDES

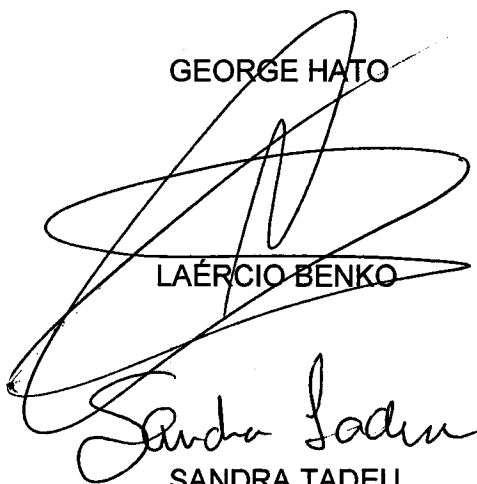

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO


LAÉRCIO BENKO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 24 / 10 / 13

Pág. 80 Col. 1

Conferido _____

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

À Comissão de Adm

Em 24 / 10 / 13

João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-429 de 13

fls. 64

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF 100 406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01 - 00429/2013

Estabelece o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **DECRETA**:

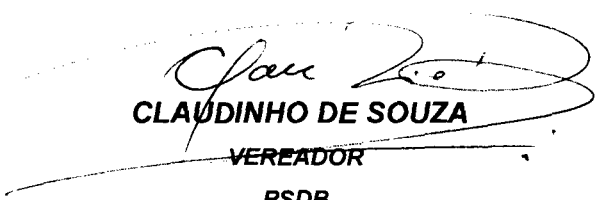
Art. 1º Fica estabelecido o valor fixo da tarifa para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, obedecendo o sistema de integração do transporte público.

Parágrafo Único. O valor que se refere o Caput deste artigo não poderá ser superior à 0,45% (zero vírgula quarenta e cinco por cento) do salário mínimo vigente no país.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

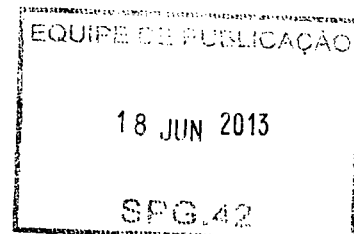
Sala das Sessões,


CLAUDINHO DE SOUZA

VEREADOR

PSDB

1º Secretário da C. M. S. P.



Matéria PL 429/2013. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Sigue(m) o(s) documento(s), nesta data,
document. nº fabricado(s) sob nº
— a 2 e folha de informação
sob nº 3. 1.9.1.6.1.1.3...

Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Folha nº <u>02</u> do proc. fls. 66
Nº <u>01-429</u> de <u>13</u>
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem objetivo estabelecer um parâmetro na cobrança da tarifa do transporte público na cidade de São Paulo.

O objetivo é trazer elementos que justifiquem as opções para possibilitar melhor a compreensão da política de mobilidade urbana, visto que, as causas da elevação das tarifas vão além dos problemas da alta carga tributária e da pressão dos custos de insumos.

Disso decorre que o preço das tarifas de transporte coletivo urbano praticado nas cidades brasileiras supera largamente a capacidade de pagamento dos usuários cativos de baixa renda, das classes econômicas C,D e E, que se vêm compelidos a buscar outras formas de deslocamento para realizar suas atividades cotidianas ou, simplesmente, não se deslocar.

Por sua vez, a renda da população não acompanha o aumento acentuado em custear os seus deslocamentos diários para a utilização do transporte público na cidade.

O percentual de reajuste aplicado pode parecer pequeno, mas supera a capacidade de pagamento daqueles que sobrevivem com apenas um salário mínimo mensal e dependem do transporte coletivo, que é um dos itens de maior peso nas despesas das famílias.

Com essa previsão de aumento nos próximos reajustes irá possibilitar um melhor planejamento familiar.

Neste sentido devemos estabelecer uma tarifa considerando os índices de crescimento do país com a realidade do custo de vida do trabalhador.

Pelas razões expostas, peço o apoio dos nobres pares na aprovação da proposição.

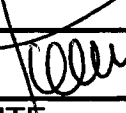


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 429 de 2013, de 19/06/13 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 18 JUN 2013
Constit. Just. e Leg. Participativa
Adm. Pública
Trânsito, Transporte, Arterialidade
Econômica, Turismo, Faz. e Habitação
Fin. e Orçamento

PRESIDENTE

MARCO AURÉLIO CUNHA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

21/6/13

Carlos Roberto da Silva
Supervisor Substituto – SGP.22


Solange Raimone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM 21/6/13	AS 18
POR 	
DATA: 26/07/13	AS 15

Matéria PL 429/2013. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue em juntado(s) o(s) documento(s) do

Nº 04/54 S.P. 261071B

100 D.P.C. 000000000
TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO
RF. 11207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 04
Proc. nº 0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0429/13

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

- Lei Orgânica do Município, art. 7º, inciso III e arts. 172 a 179;
- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências, alterada pelas Leis nºs 10.839/90 e 11.089/91;
- Lei Municipal nº 11.250, de 01 de outubro de 1992, que dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências, alterada pela Lei nº 14.988/09;
- 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, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, alterado pelo Decreto nº 47.139, de 27 de março de 2006;
- Lei Municipal nº 15.274, de 2 de setembro de 2010, que dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 33.469, de 26 de julho de 1993, que dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 46.893, de 6 de junho de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, alterado pelo Decreto nº 49.822, de 25 de julho de 2008;
- PLO 2/11, que altera o artigo 178 da Lei Orgânica do Município;
- PLO 15/11, que dá nova redação ao inciso III do artigo 7º da Lei Orgânica do Município, e dá outras providências;
- PL 330/11, que institui o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. nº 01.429/13 fls. 71
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

- PL 85/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Mensal;
- PL 86/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário;
- PL 87/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Semanal;
- PL 88/13, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Turístico;
- PL 420/13, que institui o Bilhete Único Infantil;
- PLO 5/13, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

Assim sendo, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 25 de julho de 2013.

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

Folha

Proc. nº 01.0429/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(CONSOLIDAÇÃO)

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha 07 fls. 74
Proc. nº 01.092913Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

XI - a preservação dos valores históricos e culturais da população.

XII - a moralidade administrativa;

XIII - a idoneidade dos agentes e dos servidores públicos.

(Acrescentados pela Emenda 35/12)

Art. 3º - Esta lei estabelece normas auto-aplicáveis, excetuadas aquelas que expressamente dependam de outros diplomas legais ou regulamentares.

Art. 4º - O Município, respeitados os princípios fixados no art. 4º da Constituição da República, manterá relações internacionais, através de convênios e outras formas de cooperação.

TÍTULO II

DO PODER MUNICIPAL

Art. 5º - O Poder Municipal pertence ao povo, que o exerce através de representantes eleitos para o Legislativo e o Executivo, ou diretamente, segundo o estabelecido nesta Lei.

§ 1º - O povo exerce o poder:

I - pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto;

II - pela iniciativa popular em projetos de emenda à Lei Orgânica e de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros;

III - pelo plebiscito e pelo referendo.

§ 2º - Os representantes do povo serão eleitos através dos partidos políticos, na forma prevista no inciso I do parágrafo anterior.

Art. 6º - Os poderes Executivo e Legislativo são independentes e harmônicos, vedada a delegação, de poderes entre si.

Parágrafo único - O cidadão investido na função de um dos poderes não poderá exercer a de outro, salvo as exceções previstas nesta Lei.

Art. 7º - É dever do Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e com outros Municípios, assegurar a todos o exercício dos direitos individuais, coletivos, difusos e sociais estabelecidos pela Constituição da República e pela Constituição Estadual, e daqueles inerentes às condições de vida na cidade, inseridos nas competências municipais específicas, em especial no que respeita a:

I - meio ambiente humanizado, sadio e ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, para as presentes e futuras gerações;

II - dignas condições de moradia;

III - locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário;

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha 08
Proc. nº 01.04291/13.75
56
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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.

§ 1º - 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.

§ 2º - 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.

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

57
Leis Duane Rodrigues
RF 11.207

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.

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

§ 2º - 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.

§ 3º - 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.

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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.

§ 1º - 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.

§ 2º - Independentemente da previsão do § 1º 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. 7º, 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 12
Proc. nº 01.08291/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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

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

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

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

Art. 29 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 39 - 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 BRUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
HELIO 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.

JOSE EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

[illegible][illegible]

NAME	AGE	SEX	DATE	TIME	PLACE
JOHN D.	25	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE E.	22	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN F.	28	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE G.	24	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN H.	30	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE I.	26	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN J.	32	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE K.	28	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN L.	34	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE M.	30	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN N.	36	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE O.	32	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN P.	38	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE Q.	34	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN R.	40	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE S.	36	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN T.	42	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE U.	38	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN V.	44	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE W.	40	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN X.	46	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE Y.	42	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN Z.	48	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AA.	44	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AB.	50	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AC.	46	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AD.	52	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AE.	48	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AF.	54	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AG.	50	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AH.	56	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AI.	52	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AJ.	58	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AK.	54	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AL.	60	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AM.	56	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AN.	62	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AO.	58	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AP.	64	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AQ.	60	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AR.	66	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AS.	62	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AT.	68	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AU.	64	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AV.	70	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AW.	66	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AX.	72	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE AY.	68	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN AZ.	74	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BA.	70	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BB.	76	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BC.	72	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BD.	78	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BE.	74	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BF.	80	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BG.	76	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BH.	82	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BI.	78	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BJ.	84	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BK.	80	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BL.	86	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BM.	82	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BN.	88	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BO.	84	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BP.	90	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BQ.	86	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BR.	92	M	1945	10:00	NEW YORK
JANE BS.	88	F	1945	10:00	NEW YORK
JOHN BT.	94	M	1945	10:00	NEW YORK</

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.

LUÍZA 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 da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de setembro de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.

LUÍZA 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 11.089, 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.

Atividade da Prefeitura do Município de São Paulo, Lei Nº 11.089 de 11 de Setembro de 1991.
(Projeto de Lei nº 141/90)
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:

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º, do art. 12, da Lei nº 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 - 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, 19 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

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.20

Proc. nº 01.01.1991
Materia PL 141/90 - Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 15
 Proc. nº 01-0429113
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

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 isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos 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]

Page 1 of 1

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207 ✓

Dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências.

Art. 19 - Fica autorizada a concessão de isenção de pagamento da tarifa, nas linhas urbanas de ônibus e trólebus 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. 39 - Para o fim específico desta lei, a CMTC cadastrará os interessados e fornecerá, gratuitamente, carteira especial de identificação.

Art. 49 - O Executivă regulamentară a pre
sente lei (VETADO).

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1 de Outubro
de 1992, 4399 da fundação de São Paulo.

de 1992, 1993 e 1994 da Fundação 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

1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349</
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------

[illegible]

1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368</
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------

DATE	TIME	LOCATION	REMARKS
10-10-68	10:00	10000	10000
10-10-68	10:00	10000	10000
10-10-68	10:00	10000	10000
10-10-68	10:00	10000	10000

[illegible]

Folha 17
Proc. nº 01.04291/3
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

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	finis	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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 18
 Proc. nº 01.0429/13
 Isis Duarte Rodrigues
 RP 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Back]

Folha 19
Proc. nº 01.089.13
Isis Duarte Rodrigues

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001;

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

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

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

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

Folha 20
Proc. nº 01-0991/13
Tratativas

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

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

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que 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. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha 224
Proc. nº 01-01113
Rodrigues

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção;
Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
 - II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
 - III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.
- Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

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

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

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

- I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;
- III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

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

- I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;
- II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;
- III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

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

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

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

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

- I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;
- II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

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

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

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

CAPÍTULO VI DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei nº 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998. São Paulo, 12 de dezembro de 2001.

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

24
Folha
Proc. n.º 01.0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RF: 11.207

GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

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
Proc. nº 01-04113

Isis Duarte Rodrigues

§ 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 23
Proc. nº 01.089.13Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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 DELEGACÃO

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

Proc. nº 01.000.13

Isis Duero Rodrigues

RF 11.207

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

PENALIDADES

Art. 36. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 37. No Regulamento de Sanções e Multas editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

Art. 38. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade a que se refere o "caput" deste artigo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

§ 2º A gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

- I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
- II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;
- III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;
- IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

- I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;
- III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;
- IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
- V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

VI - 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;

VII - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.

§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.

§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará assistência técnica e 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

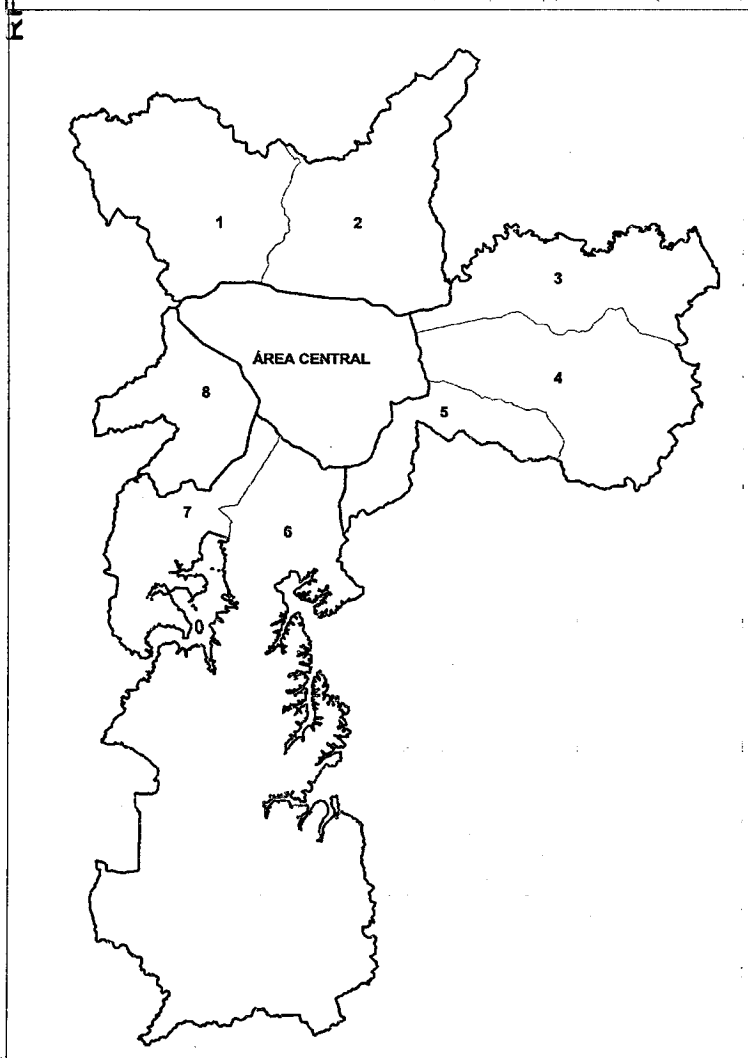
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

29
Folha
Proc. nº 01.000.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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 30
Proc. nº 01-09291/13

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 traço 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 de partida 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.

(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.

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.

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

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-Guaçu e Itapeverica 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'Escagnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

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

Folha 36
Proc. nº 01052913
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

Área Central

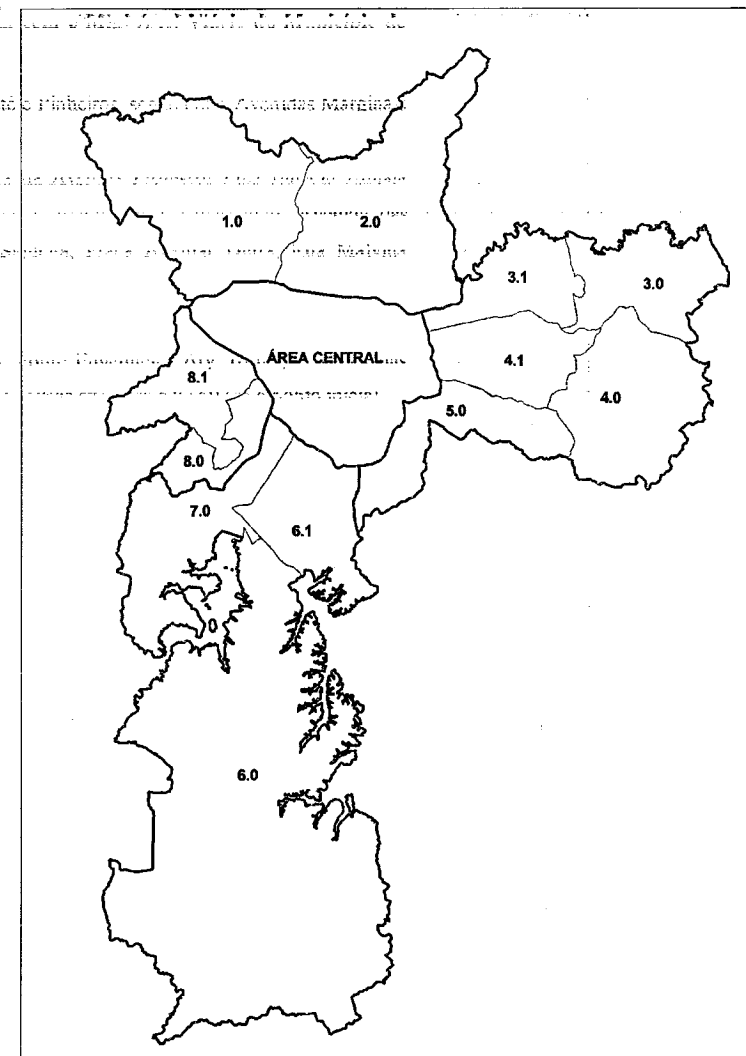
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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



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

Área de operação Noroeste

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

• Área de permissão - 1.0

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

• Limites da Área de permissão - 2.0

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

• Limites da área de permissão - 8.0

Começa na altura da Rua Um (Jd. Iracema - S. AMA), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa até a Rua Alfredo Mendes da Silva, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, esquerda na Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, linha reta até a Rua Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue na Rua Itamira, direita na Rua Jamanari, direita na Rua Itapemirum, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue em linha reta até a Rua Cliperton, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, Rua Professor Benedito Montenegro, Rua Colégio Pio XII, esquerda na Avenida Morumbi, esquerda na Rua Doutor Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Francisco Tomás de Carvalho,

direita na Avenida Giovanni Gronchi, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Jorge João Saad, direita na Avenida Professor Francisco Morato, Praça Jorge de Lima, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema - S. AMA) e o ponto inicial.

• Limites da área de permissão - 8.1

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

Área de operação Leste

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

• Limites da área de permissão - 3.0

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

Folha 33
Proc. nº 0489/13
Isis Duarte Marques
RF 11.20

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

• Limites da área de permissão – 3.1

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

• Limites da área de permissão – 4.0

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

• Limites da área de permissão – 4.1

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires,

esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, direita na Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, Praça Galiano Jacomossi, Avenida Sapopemba, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf até a confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, e o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 5.0

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

Área de operação Sul

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

• Limites da área de permissão – 6.0

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

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'Escagnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 7.0

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

Anexo 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
Midionibus	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
Midionibus	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.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 36
Folha nº 01-2929113
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 15274

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.274 02/09/2010 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 239/2008 (ver documento)

Autor(es): João Antonio

Regulamentação: Decreto nº 51.864/2010 - 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.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 03/09/2010, p. 1 c. 2

LEI Nº 15.274, DE 2 DE SETEMBRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 239/08, do Vereador João Antonio – PT)

Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências.

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 11 de agosto de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Em caso de quebra ou qualquer outro motivo que impossibilite o veículo de transporte coletivo municipal de realizar o seu trajeto até o destino final, será facultado ao usuário o direito de embarcar e terminar sua viagem em qualquer outro veículo de transporte coletivo municipal de sua escolha.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta lei será regulamentada no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de setembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de setembro de 2010.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : decreto AND 33469

Total de referências : 1

Folha 38
Folha nº 01.0129113
Isis Duarte Rodrigues
RP: 11.207

1/1

Título: DECRETO Nº 33.469 26/07/1993 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e da outras providencias.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 33.469 , DE 26 DE julho DE 1993

Folha 39 fls. 106
Folha nº 01.029.13

Dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da Carteira de Identidade Estudantil, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A :

Art. 1º - A partir do ano de 1994, os estudantes portadores das Carteiras de Identidade Estudantil expedidas pela União Nacional dos Estudantes - UNE para os estudantes de 3º Grau, e pela União Municipal dos Estudantes Secundaristas - UMES/SP para os estudantes de 1º e 2º Graus e do Ensino Supletivo, adquirirão os passes escolares mediante a apresentação das referidas carteiras, desde que convalidadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.

Art. 2º - As normas necessárias à execução deste decreto constarão de convênio a ser celebrado entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, devidamente autorizada pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, e as entidades estudantis referidas no artigo anterior.

Art. 3º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de julho de 1993, 4409 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

CORNÉLIO VIEIRA DE MORAIS JUNIOR, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de julho de 1993.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº.

40
01-092113Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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)

[\[Back \]](#)

Título: DECRETO Nº 46.893 06/01/2006
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.
Alterações: Dec. 49.822/2008 - Altera o art. 3º deste Decreto.

Detalhamento do documento
O presente documento trata-se de uma cópia digitalizada do original, não sendo responsável por erros de digitação ou omissões. Para obter o original, consulte o arquivo migrado do ECM.

Folha 31
Processo 01-01-13
Isis Duarte Andrade

DECRETO Nº 46.893, DE 6 DE JANEIRO DE 2006

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

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

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

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

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

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

D E C R E T A:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de janeiro de 2006, 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

DECRETO Nº 49.822, DE 25 DE JULHO DE 2008

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal - Substituta

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Folha 44
Fica 01-09-29-13
Isis Duenha Rodrigues
RP 11.207

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 105-106

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00002/2011 do Vereador Donato (PT)

"Altera o artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - O artigo 178 da Lei Orgânica do Município passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Parágrafo único - O projeto de lei que solicitar a revisão das tarifas dos serviços públicos de transporte deverá estar instruído com as planilhas e outros elementos que justifiquem a alteração proposta pelo Poder Executivo."

Art. 2º - Esta emenda à Lei Orgânica do Município entra vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha 45 de 112
Fls. 0929/13
Isis Lúcia Rodrigues
RF: 11.207

PUBLICADO DOC 21/10/2011, PÁG 89

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00015/2011 do Vereador Alfredinho (PT)

"Dá nova redação ao inciso III do artigo 7º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo PROMULGA:

Art. 1º O inciso III do art. 7º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

III - locomoção através de transporte coletivo adequado, integrado com todo o sistema de transporte público coletivo, mediante tarifa única, acessível ao usuário."

Art. 2º Esta Emenda à Lei Orgânica entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Folha 90
 Freq. n.º 01-04-29/13
 1515 LUENE Rodrigues
 DE 11.201

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, As Comissões competentes.

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00085/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Mensal"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Mensal, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - STRANS - fornecerá o Bilhete Único personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Mensal.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento de R\$ 140,00 por um número irrestrito de viagens no mês.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90. (noventa) dia a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Fls. 116
Folha 01/0429/13
Folha 01/0429/13
Isis Carlos Marques

PROJETO DE LEI 01-00086/2013 dos Vereadores Jair Tatto (PT) e Floriano Pesaro (PSDB)

"Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Diário, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS - fornecerá o Bilhete Único Diário personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Diário, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa, Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Diário.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o dia.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Requerimento RDS 13-0234/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00086/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

"Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Diário"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Diário, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS - fornecerá o Bilhete Único Diário personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Diário, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF - Cadastro de Pessoa, Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Diário.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o dia.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... Às Comissões competentes".

Folha 50
Proc. nº 01.0929/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

PROJETO DE LEI 01-00087/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

“Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Semanal”.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Semanal, no Município da Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS – fornecerá o Bilhete Único Semanal personalizado aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número do CPF – Cadastro de Pessoa Física, em seguida dirigir-se a um posto indicado para prosseguir o cadastramento.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, no prazo de 10 (dez) dias úteis contados do comparecimento no posto físico, o Bilhete Único Semanal.

Art. 5º Fica o usuário do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante a semana.

Art. 6º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013. Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 14/03/2013, PÁG 252

51
01.042.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PROJETO DE LEI 01-00088/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

""Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Turístico".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Turístico, no Município a Cidade de São Paulo.

Art. 2º A Empresa São Paulo Transporte - SPTRANS – fornecerá o Bilhete Único personalizado aos turistas que utilizarão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Paulo, nas suas recreações pela Cidade.

Art. 3º Para obtenção do Bilhete Único Personalizado, os interessados deverão cadastrar-se junto a SPTRANS, mediante preenchimento de formulário eletrônico e o número de documento que comprove o turismo pela Cidade. (Passaporte, Tickets de Viagem, Voucher), em seguida dirigir-se a um posto de atendimento ao Turista ou aqueles- informados pela SPTRANS, indicados para prosseguir o cadastramento e retirada do Bilhete.

Art. 4º A SPTRANS deverá fornecer ao usuário, imediatamente, à partir do preenchimento do formulário eletrônico e da apresentação dos documentos exigidos, o Bilhete Único Turístico.

Art. 5º O Prazo de validade do Bilhete Único do Turista será de 90 (noventa) dias.

Art. 6º Fica o turista que utilizará do sistema municipal de transporte, ciente do pagamento para emissão do seu Bilhete Único e da tarifa diferenciada a ser estipulado pela São Paulo Transporte, por um número irrestrito de viagens durante o período que estiver na, Cidade, nas linhas que dão acesso aos pontos turísticos da Cidade.

Parágrafo-Único: Todo Turista deverá apresentar documento oficial de identificação e documento que comprove sua passagem pela Cidade, durante o cadastro junto a SPTRANS.

Art. 7º Esta lei devera ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 8º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de março de 2013... As Comissões competentes."

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

12°C 25km 9 e 0

Pesquisa de Legislação Municipal

PROJETO DE LEI Nº 420 Ano: 2013 Secretaria: CAMARA

Folha 52
Proc. nº 01.0429/13
Isis Duarte Rodrigues
RP 11.201

Voltar

Imprimir

PROJETO DE LEI 420/13

do Vereador Jair Tatto (PT)

“Institui o Bilhete Único Infantil”

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Infantil, a fim de disciplinar o transporte público gratuito de crianças com idade entre 3 (três) e 6 (seis) anos, no Município da Cidade de São Paulo.

Parágrafo único: As crianças na faixa etária constante do caput, para utilização do Bilhete Único Infantil, deverão estar domiciliadas neste Município e realizar o cadastramento junto a SPTRANS, conforme critérios que constarão em Decreto a ser expedido pelo Poder Executivo.

Art. 2º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 13 de junho de 2013. Às Comissões competentes.”

“Justificativa:

O Bilhete Único infantil proporcionará condições para que as crianças não se submetam ao constrangimento de passar por baixo da catraca do ônibus ou sobre esta, o que ocasiona transtornos à mesma, além do risco de acidentes dentro do veículo.

Considerando como pressuposto que a criança em questão somente viaja no colo de seu responsável, é entendimento que não há oneração ao sistema de transporte urbano e, portanto não fica caracterizada a inclusão de nova isenção na grade tarifária;

As crianças exercerão sua cidadania e garantirão a sua autoestima.”

do Vereador Jair Tatto (PT)

“Denomina PRAÇA PROFESSOR AROALDO FERREIRA DE OLIVEIRA, o espaço inominado na confluência das Rua Taide com Rua Bavária, no Bairro do Jardim Ipanema, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Denomina PRAÇA PROFESSOR AROALDO FERREIRA DE OLIVEIRA, o espaço inominado existente na confluência da Rua Taide com a Rua Bavária - Jardim Ipanema.

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

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

Sala das Sessões, 13 de junho de 2013. Às Comissões competentes.”

Folha S3
Proc. nº 01-024/13
Ils. Duarte Rodrigues

"Justificativa:

Tenho a honra e o privilégio de homenagear com esta Propositura, o Professor Aroaldo Ferreira de Oliveira, baiano de Ibicarai, nascido em 1953.

Sendo o segundo filho de doze irmãos, ainda criança mudou-se com a família para São Paulo, vindo morar no bairro do Jardim Ipanema onde passou a maior parte de sua vida.

Bacharel em história, formado pela F.F.L.C. H da USP - Universidade de São Paulo.

Formado em pedagogia pela Universidade de Guarulhos.

Artista Plástico - autodidata desde os 11 anos de idade retratou o sentimento fazendo reflexões através de seus próprios traços pós-moderno, sendo premiado como melhor Artista Plástico em varias amostras por todo o Brasil e no exterior.

Militante do Movimento Negro: contribuindo no fortalecimento das diretrizes de políticas públicas para o Movimento.

Professor Aroaldo é autor de vários livros onde retrata o universo feminino, masculino, negritude e o cotidiano dentre eles: Malungos que Mudaram minha Rota, Se acaso me quiseres, Negro do Vale.

Era conselheiro do Sindicato dos Professores da Rede Pública Estadual - APEOESP.

Professor da Rede Pública Estadual há 25 anos, lecionou nas Escolas: E.E. Prof.º Sérgio da Silva Nobreza, E.E. Dom Camilo, E.E. Prof.ª Jozineide Pereira Gaudino e E.E. Prof.º Moacir Campos.

Atuou como Diretor Cultural da SAJI - Sociedade Amigos do Jardim Ipanema.

Aroaldo foi um dos fundadores da Entidade C.A.A.T. - Centro de Apoio Ação e Transformação OIAEU, localizado em Ferraz de Vasconcelos que atende crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade e encaminhamento para o primeiro emprego-jovem cidadão."

Voltar

Imprimir

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 77

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)

“Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:

Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 178

“Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)

Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:

“Art. 41

“XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)

Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”

1	PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)	1	PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)	1	PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA 04-00005/2013 do Vereador Natalini (PV)
2	Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.	2	Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.	2	Altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.
3	A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:	3	A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:	3	A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO promulga:
4	Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:	4	Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:	4	Art. 1º. O parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo passa a vigorar com a seguinte redação:
5	“Art. 178	5	“Art. 178	5	“Art. 178
6	“Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)	6	“Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)	6	“Parágrafo único - Até 30 (trinta) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base à Câmara Municipal, que, mediante prévia e ampla publicidade, convocará pelos menos 2 (duas) audiências públicas para analisar os critérios para a sua fixação.” (NR)
7	Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:	7	Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:	7	Art. 2º. Fica acrescentado o inciso XII ao artigo 41 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a seguinte redação:
8	“Art. 41	8	“Art. 41	8	“Art. 41
9	“XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)	9	“XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)	9	“XII - a análise das planilhas e de outros elementos para a fixação, pelo Executivo, da tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros.” (NR)
10	Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”	10	Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”	10	Art. 3º. As despesas decorrentes da execução desta Emenda à Lei Orgânica correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas necessário. Sala das Sessões. Às Comissões competentes.”

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 29/07/13 às 11h00
Andre Marcos RF 11.264

[Assinatura]

Ao Nobre Versador / A Nobre Versadora

Eduardo Lima

Para Registrar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e

Legislação Participativa

Em 31/07/2013

Presidente

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

RECEBIDO NA PRESIDÊNCIA DO TRIBUNAL DE SÃO PAULO

EM 31/07/2013 às 14:35h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 07/08 às 18:23h

M^a Yosef

RECEBIDO NA PRESIDÊNCIA DO TRIBUNAL DE SÃO PAULO

SEÇÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO

EM 16/08/2013 às 15:23h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 20/08 às 16:26h

M^a Yosef

Segue <u>M</u> juntado <u>5</u> , nesta data
Documento <u>5</u> e p. del de informação
Rubricado <u>5</u> sob folha <u>5</u> nº <u>55 est</u>
Em <u>23/10/13</u>

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 55 do proc.
nº 01-429 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11736

16 - PAR
16- 02314/2013

pl0429-13

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0429/13

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Claudinho de Souza, que visa estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo.

De acordo com a proposta, o valor fixo da tarifa não poderá ser superior a 0,45% do salário mínimo vigente no país.

O projeto pode prosseguir em tramitação, uma vez que foi apresentado no exercício da competência legislativa desta Casa para editar normas sobre interesse local e normas reguladoras do serviço público municipal.

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

Em outro ângulo, tem-se que o projeto versa sobre o serviço público de transporte e, quanto a este aspecto, cumpre lembrar que a Lei Orgânica do Município não mais prevê a iniciativa reservada ao Prefeito para apresentação de projetos de lei que versem sobre serviços públicos, como, aliás, não poderia deixar de ser, já que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.

Note-se, ainda, que o projeto dá cumprimento ao disposto no art. 7º, III, da Lei Orgânica do Município, o qual prevê o dever do Poder Municipal de assegurar a todos locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário.

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



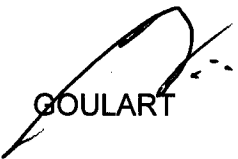
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0429-13

Folha nº 56 do proc.
nº 01-429 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Adm. I - Externo
RF 11356

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 23/10/13.


GOULART

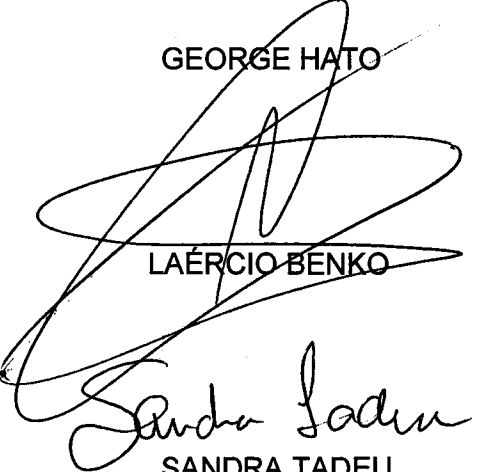

ABOU ANNI

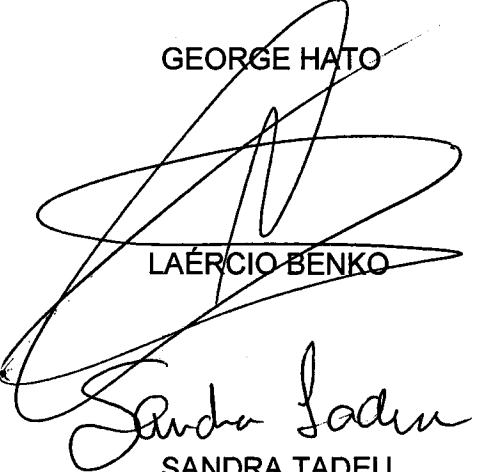

ALESSANDRO GUEDES

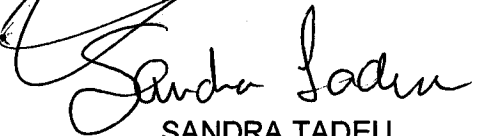

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO


LAÉRCIO BENKO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 24 / 10 / 13

Pág. 80 Col. 1

Conferido _____

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

À Comissão de Adm

Em 24 / 10 / 13

João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336



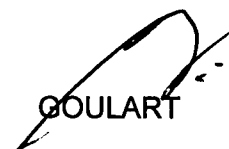
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0429-13

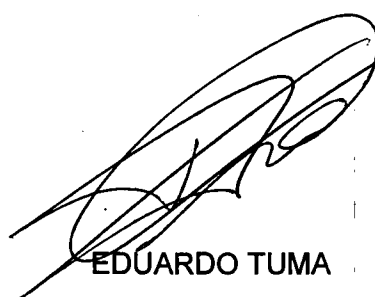
Folha nº 56 do proc.
nº 01-429 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Adm. Luiz
RF 11336

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

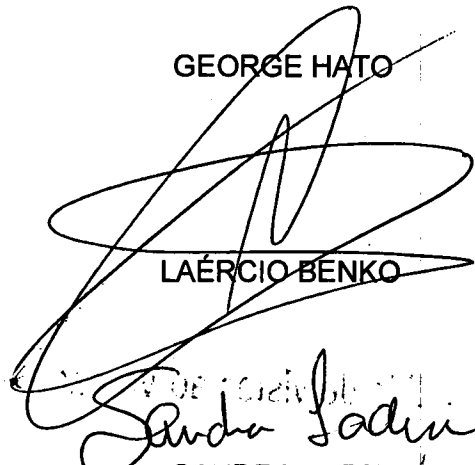
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 23/10/13.

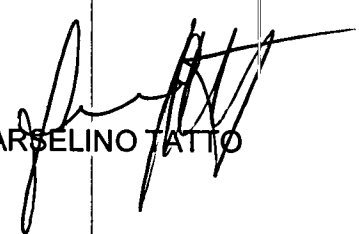

GOULART

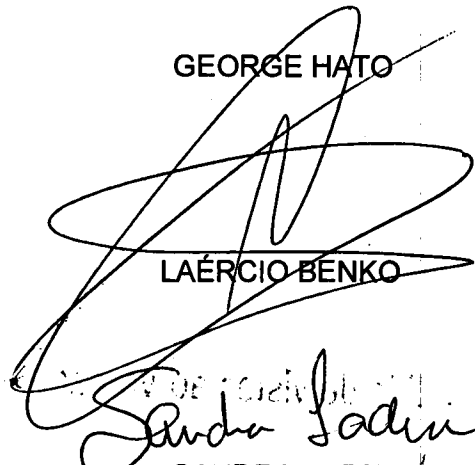

ABOU ANNI

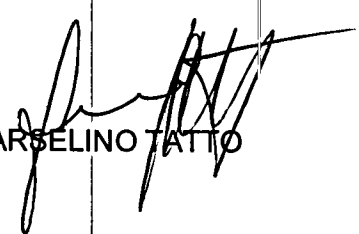

EDUARDO TUMA

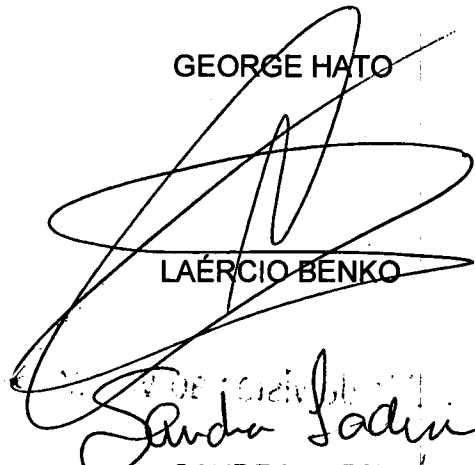

ALESSANDRO GUEDES


GEORGE HATO


ARSELINO TATTO


LAÉRCIO BÊNKO


CONTE LOPES


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 24 / 10 / 13
Pág. 80 Col. I

Conferido _____
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A Comissão de Adm
Em 24/10/13
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública
Em 24/10/13 às 13:00
Aula RF

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora
Mário Correa Neto

Para relatar
para da Comissão de Administração Pública.

Em 04 / 11 / 13

Obs: O prazo para devolução é de 5 dias, nos
termos do § 4º, artigo 63 do R.I.

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Alfredinho
deferido na reunião ordinária de: 26/10/14

Obs: O prazo para devolução é de 2 dias, nos
termos do § 4º, artigo 63 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue juntado nesta data documento rubricado

sub nº ST e folha de informação nº

em 31/03/14

Nome ST



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 57

Do processo PL n.º 0429/2013 em 31/03/2014

Elaine Gonçalves Gavioli RF 100.465

Redesignação

Ao Vereador

El Conulio

Relatar

Sala da Comissão de Administração Pública

Em *07/04* 2014

[Signature]
Presidente

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

Pedido de vistas ao Vereador/à Vereadora

Donato

Deferido na reunião ordinária de *14/05/2014*

Obs. O prazo para devolução é de 2 (dois) dias, nos termos do § 4º, art. 63 do RI. *Devolvido em 05/06/14.*

Pedro de Almeida e Silva

Assessor de Planejamento

Assessor de Planejamento

Segue M juntado X nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado X sob folha(s)
nº
Em 05/06/2014



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR

PL 429-2013

PARECER 16-00832/2014

**DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE
O PROJETO DE LEI Nº 429/2013.**

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que “estabelece o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo, e dá outras providências”.

A iniciativa visa estabelecer que o valor correspondente à referida tarifa não seja superior à **0,45%** (zero vírgula quarenta e cinco por cento) do salário mínimo vigente no país.

Por meio da justificativa encaminhada, o autor informa que o projeto contribui à medida que torna mais racional a discussão sobre as políticas de mobilidade urbana quanto ao transporte público de passageiros.

Na sua visão, na ocorrência do reajuste do preço das tarifas de transporte de passageiros, tende-se a superar a capacidade de pagamento dos usuários das classes econômicas mais baixas, a maioria do contingente.

Desta forma, o mérito do projeto é trazer um parâmetro máximo da relação remuneração - transporte em favor do usuário.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade do projeto.

Considerando que a iniciativa apresenta relevante interesse público, a Comissão de Administração Pública é favorável ao projeto.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 25/06/14

• MARIO COVAS NETO

• MARQUITO

• PASTOR EDEMILSON CHAVES

SOUZA SANTOS

• CORONEL CAMILO

DONATO

• GILSON BARRETO

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****"VOTO EM SEPARADO" DO VEREADOR DONATO AO PROJETO DE LEI Nº 429/2013.**

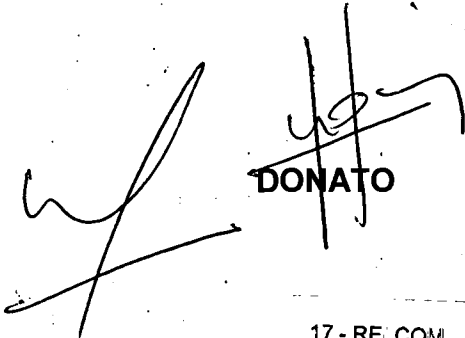
Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que "estabelece o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo, e dá outras providências".

A iniciativa visa estabelecer que o valor correspondente à referida tarifa não seja superior a 0,45% (zero vírgula quarenta e cinco por cento) do salário mínimo vigente no país.

Conforme a exposição de motivos que acompanha a iniciativa, o autor informa que o projeto se justifica à medida que torna mais racional a discussão sobre as políticas de mobilidade urbana quanto ao transporte público de passageiros. Na sua visão, na ocorrência do reajuste do preço das tarifas de transporte de passageiros, tende-se a superar a capacidade de pagamento dos usuários das classes econômicas mais baixas, a maioria do contingente. Desta forma, o mérito do projeto é trazer um parâmetro máximo da relação remuneração – transporte, em favor do usuário.

Em que pesem nobres os propósitos do autor, divergimos da conclusão do senhor relator da matéria, sobretudo porque a tarifa para transporte público coletivo na Cidade de São Paulo é definida por decreto do Executivo, levando em consideração os custos apresentados pelas prestadoras do serviço à *SPTrans*. Assim, qualquer tipo de cálculo que desconsidere estes custos pode gerar graves distorções. Diante disto, nosso voto é **CONTRÁRIO** à aprovação do presente projeto de lei.

Sala da COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, em 25-06-2014


DONATO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 20/6/14

Pág. 149 Col. 2ª

Conferido Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100465

Retificado

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 27/6/14

Pág. 105 Col. 3ª e 4ª

Conferido Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100465

A Comissão de Transito Transporte,
Em 27/6/14 Atividade Econômica
Elaine Gonçalves Gavioli turismo, lazer e
RF. 100465 gastronomia

RECEBIDO

Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.

Em 27/6/14 às 19h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120

Secretário

Ab Vereador / A Vereadora
Exmo. Vm. Vava

Para relatar,
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia,
Em 27/6/14

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 62 do RI.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 60 Em 26/02/15



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PAR

171/2015

Proposição nº 01-429/13
Liliana Jun 09/14
R7, 11/09/2015

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 429/13

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza, estabelece o valor máximo de 0,45% (zero vírgula quarenta e cinco por cento) do salário mínimo vigente no País para fins de cobrança da tarifa para os usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município, obedecendo o sistema de integração do transporte público.

De acordo com a justificativa, objetiva-se o estabelecimento de uma tarifa compatível com a realidade do custo de vida dos trabalhadores, sobretudo os de baixa renda.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade da iniciativa.

No âmbito da competência desta Comissão, não se deve esquecer que a diferença entre o valor pago pelos usuários e o custo total do Sistema é suportado pela Prefeitura, através da concessão de subsídio.

Por outro lado, a Lei Orgânica do Município, em seu artigo 7º, inciso III, já dispõe sobre a garantia de "locomção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário".

Contrário, pelo exposto, o parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 25/02/15.

SENIVAL MOURA
(Presidente)

ARI FRIEDENBACH

ATÍLIO FRANCISCO

MARCO AURÉLIO CUNHA

AURÉLIO MIGUEL

CORONEL TELHADA

contrário

VAVÁ
(Relator)

RELCOM
174/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 27 / 02 / 15

Pág. 80 Col. 2ª

Conferido [assinatura]

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

A Comissão de Finanças

Em 27 / 02 / 15
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 04 / 03 / 15 às [assinatura]
RF. 11261

[assinatura]
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261

Ab Vereador [assinatura] A Vereadora [assinatura]

Para relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 10 / 03 / 15

Presidente

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

[assinatura]

Segue [assinatura] juntado [assinatura], nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado [assinatura] sob folha(s)
nº 61 e 62 Em 23 / 04 / 15
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SSP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 61 fls. 135

Processo nº 01-429/13
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261-SSP-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 nº 429/2013:

1º) Qual seria o impacto orçamentário-financeiro com a entrada em vigor da propositura?

2º) Qual a opinião do Executivo sobre o projeto?

Ver. Adilson Amadeu, em
Relator

14 / 04 / 15

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. José Police Neto, em
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

14 / 04 / 15

Autorizo o encaminhamento nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.

Ver. Antonio Donato, em
Presidente

14 / 04 / 15



Folha nº 62 fls. 136
 Processo nº 01-429/13
 Vinícius Moreira do Nascimento
 RF. 11.261 - SGP-12

São Paulo, 17 de abril de 2015.

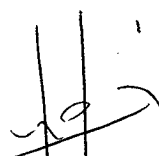
Ofício SGP-12 nº 181/2015

Senhor Prefeito,

CÓPIA

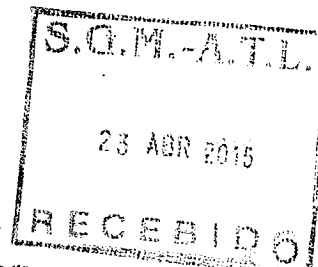
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 429/2013, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, *que estabelece o valor da tarifa para o transporte coletivo urbano na cidade de São Paulo, 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


 Albertina Florentino de Souza
 RF: 793.092.8
 SGM/ATL

Segue juntado , nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº 63 a 75 Em 20 / 05 / 15
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 14.261 - SGP 12



Prefeitura do Município de São Paulo fls. 138

São Paulo, 19 de maio de 2015.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 248/15-C

Ref.: OF. SGP-12 nº 0181/2015

Folha nº 63

Processo nº 01-429/13

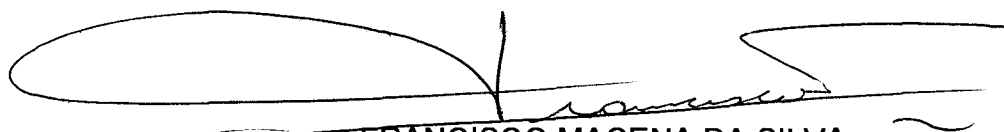
Vicente Moreira do Nascimento
RF. 11.261- SGP-12

Senhor Presidente

DOCREC
444/2015

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Transportes acerca do Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que estabelece o valor da tarifa para o transporte coletivo urbano na Cidade de São Paulo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.


FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

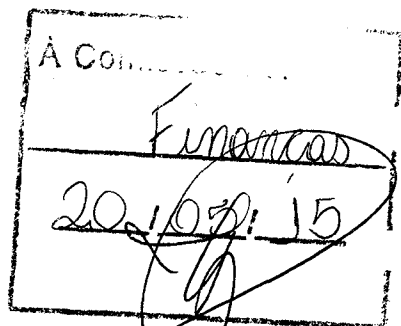
Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

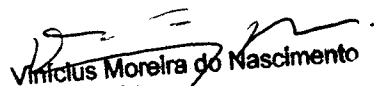
GGSM/MNS/bam
Resp 429-13



Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO.

20/05/2015


Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261



Folha de Informação nº 10.....

(a) Key de Sousa

Pront. 121.740-2
SPTrans

Do PA 2015-0.105.127-6

em 05/05/15

Folha nº 64

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Processo nº 01-429/13

Vitorius Moreira do Nascimento

RF 11.261-SGF-12

Assunto: Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que objetiva estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo. Pedido de Subsídios:

À DJ/SJU:

CÓPIA

Trata-se de Projeto de Lei que estabelece o valor fixo da tarifa de ônibus não superior a 0,45% do salário mínimo vigente no país, obedecendo o sistema de integração do transporte público.

Ressalve-se que o Projeto de Lei ignora que a grade tarifária do sistema não é composta apenas de tarifas por viagem, mas também por tarifas temporais, como no Bilhete Único Mensal, Semanal e 24 horas, nos quais a tarifa, que oscila entre R\$ 10,00 a R\$ 230,00, permite acesso ao sistema por um tempo definido como 31 dias, 7 dias ou 24 horas.

Quanto ao impacto orçamentário-financeiro, a entrada em vigor do Projeto de Lei limitaria o valor da tarifa em 2015 a R\$ 3,55 até um novo reajuste do salário mínimo. De imediato, o Projeto de Lei não tem impacto orçamentário-financeiro, pois a tarifa atual, de R\$ 3,50, está abaixo deste valor.

A Tabela 1 apresenta a relação entre a tarifa básica de ônibus e 0,45% do salário mínimo, nos últimos 10 anos.

Tabela 1 – Evolução do preço da tarifa básica de ônibus na cidade de São Paulo e do Salário Mínimo Federal

Data de reajuste da Tarifa Básica de Ônibus	Tarifa Básica de Ônibus	Valor do Salário Mínimo vigente na data do reajuste da tarifa	0,45% do Salário Mínimo	Diferença entre 0,45% do Salário Mínimo e a Tarifa de Ônibus	Diferença % entre 0,45% do Salário Mínimo e a Tarifa de Ônibus
	[a]	[b]	[c = 0,0045 x b]	[c - a]	[(c/a) - 1]
05/03/2005	R\$ 2,00	R\$ 260,00	R\$ 1,17	(R\$ 0,83)	-41,5%
30/11/2006	R\$ 2,30	R\$ 350,00	R\$ 1,58	(R\$ 0,73)	-31,5%
04/01/2010	R\$ 2,70	R\$ 510,00	R\$ 2,30	(R\$ 0,41)	-15,0%
05/01/2011	R\$ 3,00	R\$ 540,00	R\$ 2,43	(R\$ 0,57)	-19,0%
02/06/2013	R\$ 3,20	R\$ 678,00	R\$ 3,05	(R\$ 0,15)	-4,7%
24/06/2013	R\$ 3,00	R\$ 678,00	R\$ 3,05	R\$ 0,05	1,7%
06/01/2015	R\$ 3,50	R\$ 788,00	R\$ 3,55	R\$ 0,05	1,3%



Folha de Informação nº 11/1000

Entretanto, o financiamento do sistema de transporte público é questão de difícil equalização, restrito atualmente entre as fontes orçamentárias e de receitas tarifárias. Criar nova restrição legal à política tarifária municipal, vinculando a uma política pública federal (a definição do valor do salário mínimo) é impor riscos desnecessários ao equilíbrio financeiro do sistema.

Pelo exposto, manifestamo-nos pelo veto ao Projeto de Lei nº 429/13.

Em 05 de maio de 2015.

CÓPIA

Folha nº 65

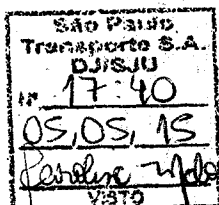
Processo nº 01-429/13

Vilmar Moreira do Nascimento
RF. 11.267 - SGP-12

Percival Eggerath Barreto
Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR

De acordo:

Adauto Farias
Diretoria de Gestão Econômico-Financeira – DG





Folha de Informação nº 12

Do PA 2015-0.105.127-6
EE 2015/5461

Em, 05/05/2015

(a)

Sonia Magali P. Silva
Secretária de Diretoria
Pront. 121.872-3
SPTTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que objetiva estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo. Pedido de Subsídios.

Folha nº 66

PRAZO DP/GAB : 07/05/2015

Processo nº 01-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261-568-12

Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues – DJ/SJU

CÓPIA

Segue para análise e manifestação nos termos do CDP nº 069/10.

Em, 05 de maio de 2015

Audrey Gabriel
Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DP/DJ

//smpps



SPTrans

Folha de informação nº ¹³.....Do PA 2015-0.105.127-6
EE 2015/5461

07/05/2015

(a)*Valéria Rosa Lima de*.....
Front. 122.805-6
SPTrans**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ.**Assunto:** Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que objetiva estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo”.**URGENTE**

DP/DJ

Srª Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos

Folha nº ⁶⁷.....

CÓPIA

Processo nº 01-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

Trata-se de Processo Administrativo autuado sob o número em epígrafe com o fito de responder à Câmara Municipal de São Paulo os quesitos formulados pela Comissão de Finanças e Orçamento daquela casa.

O Ofício SGP-12 nº 181/2015 oriundo da Presidência da CMSP encontra-se em fl. 02. Os quesitos vieram formulados em fl. 03 indagando qual seria o impacto orçamentário-financeiro com a entrada em vigor da propositura e qual é a opinião do Executivo a respeito do projeto.

A cópia do PL nº 429/13 foi encartada em fl. 04, seguida de sua justificativa em fl. 05.

Em passagem pela Secretaria de Governo Municipal, solicita a Assessoria Técnico-Legislativa que a Secretaria Municipal de Transportes manifeste-se fundamentada e conclusivamente a respeito do PL em comento, respondendo os quesitos da Câmara e abordando todos os seus aspectos.

Quando em trâmite pela São Paulo Transporte S.A., foi juntado ao presente o parecer exarado pela Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR, endossada pela Diretoria de Gestão Econômico-Financeira – DG.

Sob a ótica do Superintendente, o PL nº 429/13 “ignora que a grade tarifária do sistema não é composta apenas de tarifas por viagem, mas também por tarifas temporais, como no Bilhete único Mensal, Semanal e 14 horas, nos quais a tarifa, que oscila entre R\$ 10,00 a R\$ 230,00, permite acesso ao sistema por um tempo definido como 31 dias, 7 dias ou 24 horas”. Acrescenta DG/SRR, ainda, que “criar nova restrição legal à política tarifária municipal, vinculando a uma política pública federal (a definição do valor do salário mínimo) é impor riscos desnecessários ao equilíbrio econômico



SPTTrans

Folha de informação nº 14

 Valéria Rosa *Valéria Rosa de Godoy*
 Pront. 122.805-6
 SPTTrans

financeiro do sistema". Motivos estes que fundamentaram o posicionamento da Superintendência de Receita de Remuneração no sentido do veto ao Projeto de Lei nº 429/13.

Ademais, quanto à específica indagação formulada pela Câmara Municipal sobre eventual impacto orçamentário, declarou que o PL limitaria o valor da tarifa a R\$ 3,55, valor este superior aos atuais R\$ 3,50 vigentes, o que não causaria impacto.

Folha nº 68

É o relatório.

CÓPIA

Processo nº 01-429/13

 Vinícius Moreira *Vinícius Moreira de Nascimento*
 RF. 11.281 - SGP-12

Do ponto de vista jurídico e legal, são pertinentes as seguintes observações.

A disposição deste assunto em Projeto de Lei oriundo do Legislativo constitui-se em vício de iniciativa insanável. O art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei está maculado de vício de iniciativa, uma vez que não faria uso, por exemplo, da fórmula "*fica autorizado o Poder Executivo*", a qual constituiria mera possibilidade e discricionariedade do Administrador, observando-se o binômio de conveniência e oportunidade de que é encarregado o Executivo na apreciação do interesse público.

A competência exclusiva do Prefeito em regulamentar matéria administrativa relacionada à política tarifária do transporte coletivo público advém da Lei Orgânica do Município:

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

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

[...]

IV - mecanismos de regulamentação.

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

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

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. 7º, inciso III desta Lei.

[...]

Oras, por óbvio que a regulamentação dar-se-á (ou dar-se-ia) por meio de decreto a ser Editado pelo Sr. Prefeito, nos termos do art. 69, inciso III da LOM e do art. 27 da Lei Municipal nº 13.241/01, a qual organiza o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – STCUP em São Paulo e é oriunda de Projeto de Lei proposto pelo Executivo:

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

Daí que o Decreto Municipal nº 55.816, de 23 de dezembro de 2014, atribuiu ao Secretário Municipal, enquanto auxiliar do Sr. Prefeito (art. 69, II, e art. 75, I, da LOM), a competência para estabelecer a tarifa do STCUP:



SPTrans

Processo nº 01-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 SGP-12

Folha de informação nº

15

Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront. 122.805-6
SPTrans

CÓPIA

Art. 2º Fica também delegada ao Secretário Municipal de Transportes a competência para, respeitado o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município, estabelecer as tarifas para a prestação dos serviços de:

[...]

II - transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Fundamentada neste dispositivo, veio a lume a Portaria nº 106/14-SMT.GAB, a qual definiu os valores vigentes.

É importante ressaltar, afóra a questão de cunho formal (competência para regulamentar a política tarifária do serviço de transporte público), no que se refere ao conteúdo, pode-se interpretar que o salário mínimo não deveria ser utilizado como indexador, gatilho ou trava para nenhuma finalidade. Diz a Constituição Federal:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além dos outros que visam à melhoria de sua condição social:

[...]

IV – salário-mínimo, fixado em lei nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

[...]

Da leitura extraída da legislação consultada, infere-se que o Prefeito é quem melhor administraria a conveniência e oportunidade para oferecer o benefício, ainda mais se considerarmos o impacto milionário nas contas públicas sob a forma de subsídios.

Pela legislação em vigor, vê-se que não é permitido à Câmara Municipal intervir nas atividades reservadas ao Executivo, que pedem provisões administrativas ou legislativas especiais (Decretos ou Portarias emanados do Prefeito ou de seus auxiliares). Atuando através das leis que elaborar ou atos legislativos que editar, a Câmara ditará ao prefeito e à municipalidade normas gerais, sem chegar à prática administrativa. Pelo Projeto de Lei, há ingerência na competência do Executivo, uma vez que se legislaria sobre pormenores da política tarifária do serviço essencial de transporte coletivo público, aspecto este de competência exclusiva do Executivo, conforme estabelecido na Lei Orgânica do Município. 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.

Nesse sentido, já se pronunciou a jurisprudência por diversas vezes. Destaca-se o excerto infra, exarado pelo Supremo Tribunal Federal:



SPTrans

Processo nº 04-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento

RF. 11.201.158-12

CÓPIA

Folha de Informação nº 16

Valéria Rosa Lima de Godoy

Pront. 122.805-6

SPTrans

"O que impende observar, todavia, é que, impondo a Constituição Federal que lei exista a reger o regime de concessão ou permissão de serviços públicos e que cabe a ela dispor sobre política tarifária, isto é, regular a fixação de tarifas, tratando, portanto, também de isenções e vantagens, essa lei, no Estado de São Paulo, por força do inciso XVIII do artigo 47 de sua Constituição, é de iniciativa exclusiva do Governador e, em razão da simetria obrigatória com esse modelo e aquele da Constituição Federal ao cuidar do processo legislativo, no Município, a iniciativa é exclusiva do Prefeito.

[...]

Note-se que a Constituição Federal, ao cuidar de lei de iniciativa exclusiva do Presidente da República, no artigo 61, § 1o, não refere aquela que discipline o regime de concessão ou permissão dos serviços públicos. Nem tampouco o faz no mencionado artigo 175 e parágrafo único. Observe-se também que o constituinte não especificou a origem da lei. O silêncio foi proposital, a fim de remeter-se a matéria à competência dos entes federativos autônomos, respeitado o disposto no artigo 22, XXVII, da Constituição Federal, que declara ser privativa da União a competência para legislar sobre normas gerais de licitação e contratação. Assim, Estados e Municípios podem legislar sobre concessão e permissão de serviços públicos, inclusive no que concerne à iniciativa da respectiva lei, se concorrente ou exclusiva. Pois bem, no Estado de São Paulo, e em seus Municípios, já se viu, a iniciativa é exclusiva do chefe do Poder Executivo. Legislar sobre concessão ou permissão de serviços públicos é regulamentá-la de modo abrangente, em caráter geral, compreendendo todas e quaisquer concessões e permissões de serviços públicos. A respeito da lei reguladora, o artigo 175 da Constituição da República, depois de, no caput, estatuir que incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação dos serviços públicos, no parágrafo único, dispõe sobre o seu conteúdo, que será: "I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; a obrigação de manter serviço adequado.". Nesse sentido, a questão central da controvérsia assim se oferece: poderia lei de iniciativa parlamentar estabelecer que são beneficiadas com isenção do pagamento de tarifa no transporte coletivo urbano e referentemente a outras atividades do Poder Público de Mococa todas as pessoas que nela são mencionadas? Já vimos que a Constituição Federal determina que a lei sobre concessão ou permissão de serviços públicos disporá, entre outras matérias, sobre política tarifária. No âmbito da expressão política tarifária cabe evidentemente a estipulação da remuneração pela execução do serviço, incumbindo ao Poder Público fixar a tarifa a ser paga pelos usuários. Trata-se de preço público e, portanto, fica a sua fixação sob a competência do concedente. Adite-se que a fixação das tarifas é o verdadeiro molde do princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

[...]"

(RE 680367 SP, Min. DIAS TOFFOLI, DJe-101 divulgado aos 27/05/2014 publicado em 28/05/2014)

Diante de todo o retro e supraexposto, considerando o parecer técnico de DG/SRR e a legislação municipal, mormente a Lei Orgânica do Município, consideramos que a propositura do Projeto de Lei nº 429/13, isto é, à regulamentação da política tarifária do serviço de transporte coletivo público, em que pese a não incidência de impacto orçamentário na atual conjuntura, revista-



SPTans

Processo nº 04-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento

RE 11.281 - SGF

Folha de informação nº 17

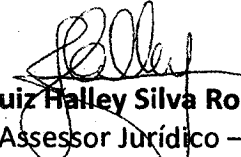
CÓPIA

Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront. 122.805-6
SPTans

se de insanável vício de iniciativa e de, salvo melhor juízo, incompatibilidade com a Constituição Federal ao pretender indexar a tarifa do serviço ao salário mínimo.

Destarte, consideram-se respondidos os quesitos apresentados pela Presidência da Câmara Municipal em fl. 03.

São Paulo, 06 de maio de 2015.


André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor Jurídico – DJ/SJU
OAB/SP nº 319.439



Folha de Informação nº 18

Do PA 2015-0.105.127-6
EE 2015/5461

Em, 07/05/2015

(a)

Sonia Magalhães Silva
Secretária de Diretoria
Pront. 121.972-3
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que objetiva estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo. Pedido de Subsídios.

Folha nº 72

PRAZO DP/GAB : 07/05/2015

Processo nº 01-429/13

Vinicius Moreira da Nogueira
RF. 11.261- SGP-12

Dr. Ciro Biderman – DP/GAB

CÓPIA

Em cumprimento ao disposto no CDP nº 069/10, encaminho o presente EE com a análise jurídica do Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues às fls. 13/17, a qual acolho.

Em, 07 de maio de 2015

Audrey Gabriel
Audrey Gabriel
Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DP/DJ

//smgs-css
7/5/2015 14:36

Processo nº 01-429/13

Vinícius Moreira do Nascimento
RE 11.261- SGP-12

Folha de Informação nº 19.

Do PA 2015-0.105.127-6
Registro SPTrans: EE 2015/5461

em 08/05/2015

(a).....

Allee Maria dos S. Menon
Prot. 002.023-1
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP

Assunto: Projeto de Lei nº 429/13, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que objetiva estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo. Pedido de Subsídios.

CÓPIA

SMT/AJ

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pelas Superintendências de Receita e Remuneração (fls. 10/11) e Jurídica (fls. 13/17).

Em 08 de maio de 2015

CIRO BIDERMAN
Chefe de Gabinete
SMT - CJ - GAB.
11 MAI 2015
Recebido

/ellic

11/5/15
15:35h
Claudio
SP-01-001
08 MAI 2015
SMT.GAB

**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES**SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES**
Chefia de GabineteProcesso nº 01-429/13
Vilma Moreira do Nascimento
RF. 11.281 - SGP-12

Folha de Informação nº... 20

Do PA 2015.0.105.127-6

em 12/05/2015 a).....

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - CMSP**Assunto:** Projeto de Lei n.º 429/2013**SMT. CH. GAB.****Senhor Chefe de Gabinete,**

CÓPIA

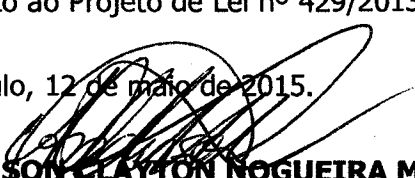
Trata-se do Projeto de Lei nº 429/2013, de autoria do Vereador Claudinho de Souza, que visa estabelecer o valor da tarifa para o Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo, e solicita manifestação do Poder Executivo quanto aos quesitos suscitados às fls. 03.

A São Paulo Transporte S/A, no aspecto técnico, informou que (i) o Projeto de Lei ignora que a grade tarifária do sistema não é composta somente de tarifas por viagens, englobando outros elementos que afetam diretamente o custo; (ii) de imediato não há impacto orçamentário-financeiro, pois a tarifa atual, de 3,50 está abaixo do valor estipulado no Projeto de Lei em epígrafe; (iii) apresentou a Tabela de relação entre a tarifa básica de ônibus e o 0,45% do salário mínimo nos últimos 10 anos; (iv) alertou para a desnecessidade de impor riscos ao equilíbrio financeiro, fls. 10/11.

Já no âmbito jurídico, destacou os entendimentos acima, e frisou que o assunto trata-se de competência exclusiva do Chefe do Poder Executivo, nos termos do artigo 172, 173, 174 e 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e artigo 27 da Lei Municipal n.º 13.241 de 2001, padecendo de vício de iniciativa, bem como, afronta ao artigo 7º da Constituição Federal, fls. 13/17.

Sendo assim, considerando que as informações prestadas pela São Paulo Transporte S/A são elementos suficientes para embasar um pronunciamento, sugiro que esta Pasta manifeste-se pelo veto ao Projeto de Lei nº 429/2013.

São Paulo, 12 de maio de 2015.


ANDERSON CLAYTON NOGUEIRA MAIA
Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB /SP 202.324

**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Processo nº 01-429/13

Vinicius Moreira da Nogueira

RF. 11.261 - SGP-12

Folha de Informação nº...

Do PA 2015.0.105.127-6

em 12/05/2015 a).....

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - CMSP

Assunto: Projeto de Lei nº 429/2013

Inf. nº 1395/14

SGM - ATL - CHEFIA

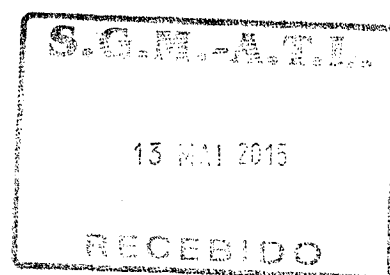
Senhora Assessora Especial,

CÓPIA

Ante as considerações da São Paulo Transportes S/A – SPTrans e da Assessoria Jurídica desta Pasta, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 429/2013.

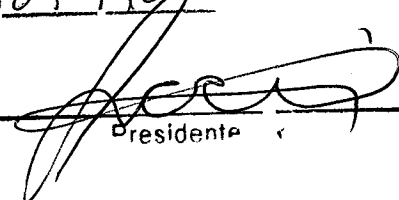
São Paulo, 12 de maio de 2013.

JOÃO BATISTA DA SILVA
Chefe de Gabinete – SMT



16:03 12/05/2015 039763 SGM PROTOCOLO

Matéria PL 429/2013. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

redistribuído ao Vereador Adolfo Quintos
para relatar.
Pela Comissão de Finanças e Orçamento
Em 13/04/16

Presidente

Segue - juntado - , nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado - sob folha(s)
nº 76 Em 2/6/16

Carmen Cristina Matavazzi
PP, 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Processo nº 429/13	do. 153
Carmen Cristina Malavazzi	
RF. 11.197	

PAR
814/2016

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 429/2013**

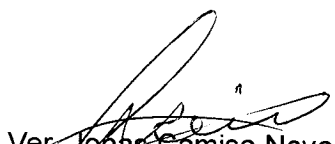
O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza, visa estabelecer um valor fixo da tarifa para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, obedecendo ao sistema de integração do transporte público.

Pela propositura, o valor da tarifa não poderá ser superior a 0,45% (quarenta e cinco centésimos por cento) do salário mínimo vigente no País. Para este ano, esse valor máximo corresponde a R\$ 3,96 (três reais e noventa e seis centavos).

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.

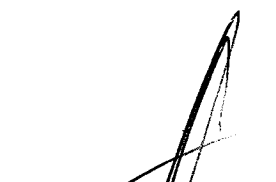
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 01/06/2016


Ver. Jonas Camisa Nova
Presidente

Ver. Abou Anni

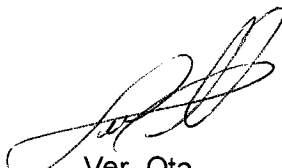

Ver. Adolfo Quintas
Relator


Ver. Atilio Francisco


Ver. Aurélio Nomura

Ver^a. Edir Sales

Ver. Jair Tatto


Ver. Ota


Ver. Ricardo Nunes

RELCOM
840/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 03 / 06 / 2016
Pág. 107 Col. 03
Conferido _____


Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

À SGP 21

São Paulo 03 / 06 / 2016


Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12