

Folha nº 01 do proc
Nº 01-782 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-00782/2013

“Autoriza o Poder executivo disponibilizar meios de pagamento de passagens através de celulares nos transportes públicos no Município de São Paulo”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Fica o poder executivo autorizado disponibilizar meios de pagamentos de passagens através de aparelhos celulares através de convênios e/ou parcerias.

Parágrafo 1º Os celulares através de aplicativos os quais poderão ser disponibilizados gratuitamente a todos os usuários de dispositivo móvel modelo smartphone ou compatíveis com o sistema operacional que será desenvolvido pelo órgão competente através de parcerias.

Parágrafo 2º Este meio de pagamento através do aparelho móvel será uma alternativa facultativa que deverá ser disponibilizada pelo poder executivo aos munícipes interessados em ter mais um meio de pagamento no transporte urbano.

Art.2º O valor será debitado diretamente nos créditos do celular ou débitos na conta bancária do usuário conforme parcerias e disponibilidade dos aplicativos instalado no aparelho celular.

Art.3º As empresas públicas e/ou privadas que firmarem convênio e/ou parcerias com os órgãos da administração pública ficarão responsáveis pela criação e desenvolvimento do aplicativo, bem como seu gerenciamento através dos demais órgãos envolvidos para implantação do sistema.

Gabinete: Viaduto Jacareí, 100 - 6º andar – Sala 607.

05 NOV 2013

16111 04/11/2013 007639 - Protocolo Legislativo - SP.22

Matéria PL 782/2013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 10 e folha de informação
sob nº 11.6.....11.....13..
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100 406

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº <u>02</u> do proc fls. <u>2</u>
Nº <u>01.782</u> de <u>13</u>
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

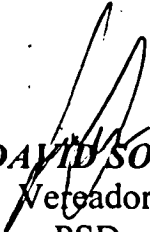
Art. 4º - A disponibilização do aplicativo TIPO BILHETE ÚNICO MÓVEL será facultativa a todos os usuários que queiram fazer download deste, desde que tenham aparelhos compatíveis com software.

Art. 5º - As ferramentas e normas de utilização do aplicativo, bem como seu uso e forma de carga e recarga serão disciplinado pelos órgãos responsáveis pela implantação do sistema a seu critério e necessidade.

Art. 6º- As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

Art. 7º- Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,


DAVID SOARES
Vereador
PSD

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****28º GV – VEREADOR DAVID SOARES*****JUSTIFICATIVA***

O presente projeto de tem como iniciativa ajudar a população a facilitar os meio de recarga no transporte publico no Município de São Paulo.

Atualmente transporte público de várias cidades do Brasil já aderiu ao sistema de pagamentos por créditos no cartão magnético – em São Paulo, por exemplo, é o Bilhete Único. Mas, em breve, o seu celular poderá substituir esse acessório nos ônibus da sua cidade graças à tecnologia NFC (Near Field Communication). O sistema para criação deste aplicativo poderá ser desenvolvidos em parcerias e convênios com empresas pública ou privadas.

O usuário precisará baixar um aplicativo no celular que adiciona créditos em uma data específica definida pelo indivíduo. Se os créditos acabarem antes do prazo, será possível comprar diretamente na condução ou pelo próprio aparelho caso disponibilize de acesso bancário.

Vale ressaltar que a tecnologia só valerá para quem tiver um smartphone com acesso à internet e com sistema NFC, que permitirá a leitura da transação apenas com a aproximação do celular ao validador.

É sabido que atualmente temos vários problemas quanto fraude e roubos, pensando isso, para que haja a recarga, se faz necessário um cadastro no site da São Paulo transporte –SPTrans. Neste cadastro será disponibilizado uma senha para usuário que será pédiada cada vez que precisar fazer uma recarga do bônus.

A ideia é descartar o uso de bilhetes e cartões físicos. Contudo permanecendo os bilhetes válidos para quem não usar esse tipo de aparelho móvel.

Sendo assim, por tratar-se de assunto de grande interesse soçial, solicito de nossos Ilustres Pares, a imediata aprovação deste projeto.

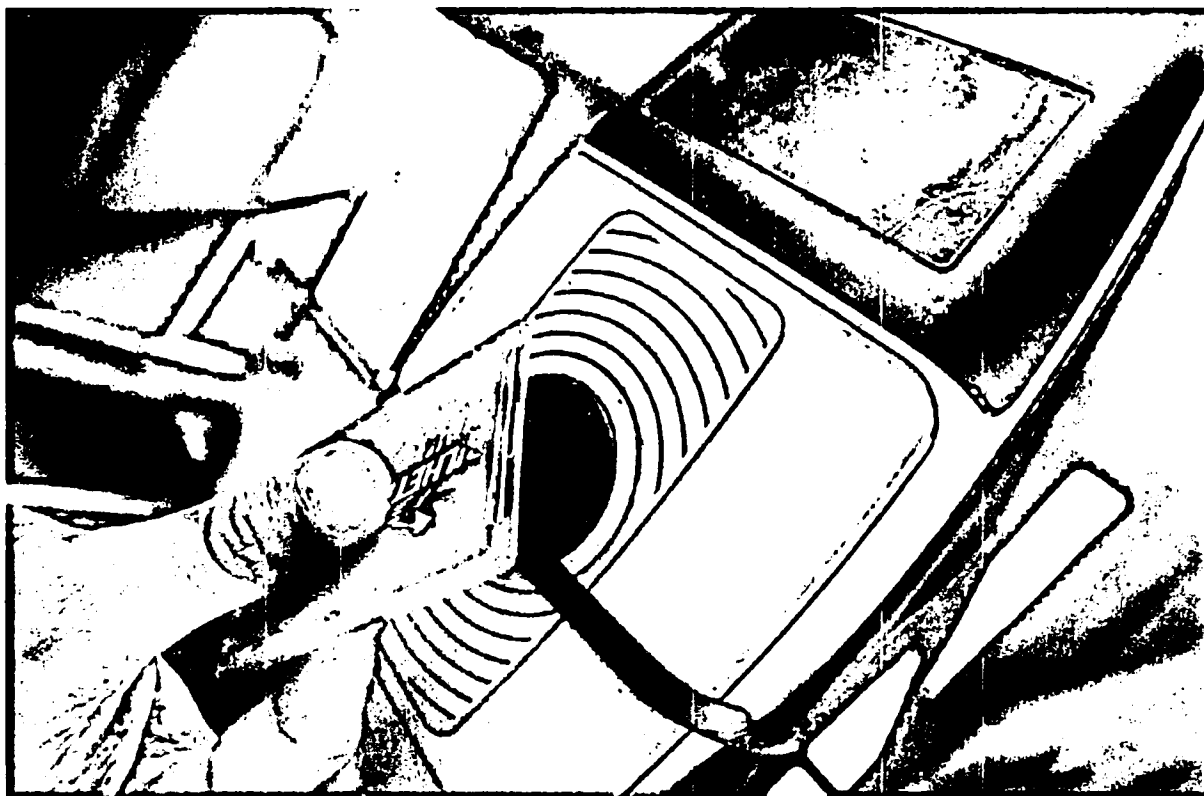

DAVID SOARES
Vereador
PSD

Folha nº 04 do proc fls. 4
Nº 01-782 de 13
Adelina Ciconi
R- 100 406

<http://portalcapacitar.com.br/noticias/noticias-tecnologia/ja-pensou-em-poder-pagar-sua-passagem-de-onibus-com-o-celular/>

Já pensou em poder pagar sua passagem de ônibus com o celular?
Por Eric Cancelliere em sexta-feira, 25 janeiro 2013

A SPTrans (São Paulo Transporte) está analisando a possibilidade de adotar uma tecnologia que possibilitará aos usuários do transporte coletivo pagar a tarifa, não mais com dinheiro ou bilhete único, mas sim através do celular.



Passagem de ônibus poderá ser paga com o celular – Fonte da imagem: Reprodução

Para implantar a ideia, ainda há uma série de burocracias a enfrentar. Uma delas é que seria necessária a fabricação de um chip especial, que ainda não está à venda, que possibilitaria a transmissão de dados, por um campo magnético, entre o celular e a máquina que faz a leitura. Mas para tornar possível a fabricação e comercialização desse chip, seria necessário mobilizar prefeitura, fabricantes de telefones, operadoras, comércio e bancos.

"Pode parecer uma tarefa complicada, e talvez seja mesmo, mas é perfeitamente possível de ser executada, pouco a pouco", escreve o técnico José Aécio de Sousa, da Supervisão de Atendimento e Comercialização da SPTrans ao Estadão.

Ele defende ainda que a ideia é viável e possível de implementar citando como exemplo a origem do mercado de linhas de celulares pré-pagas:

"Vale lembrar que, no início da operação da telefonia móvel no Brasil, não existiam.", diz Sousa.

O bilhete único por si só já foi um grande avanço. Mas com nossas vidas ficando cada vez mais dependentes dos aparelhos móveis, certamente essa será uma grande e muito bem-vinda novidade.

Fonte: Estadão

- See more at: <http://portalcapacitar.com.br/noticias/noticias-tecnologia/ja-pensou-em-poder-pagar-sua-passagem-de-onibus-com-o-celular/#sthash.KQ2XSw9m.dpuf>

Notícias

<http://www.techtudo.com.br/noticias/noticia/2013/10/smartphones-poderao-pagar-passagens-de-onibus-nfc-no-rio-de-janeiro.html>

RF. 100 406

Smartphones poderão 'pagar' passagens de ônibus via NFC no Rio de Janeiro



Raquel Freire Para o TechTudo

11 comentários

A tecnologia NFC (Near Field Communication) está se mostrando cada vez mais útil no dia a dia e agora mais uma novidade está chamando a atenção: o pagamento de passagens de ônibus, trens, barcas e vans legalizadas apenas com o smartphone. O projeto começou a ser testado hoje pela Fetranspor, federação que reúne sindicatos e empresas de meios de transporte do Rio de Janeiro.

Dúvidas sobre o NFC? Faça uma pergunta no Fórum do TechTudo



Pagamento de passagem com smartphone, via NFC, começa a ser testado no Rio (Divulgação/Fetranspor)

O sistema funcionará da seguinte forma: o usuário precisará instalar um aplicativo no seu smartphone, que adicionará créditos em um data específica. As recargas serão feitas diretamente na condução ou nos terminais de autoatendimento da RioCard. Se os créditos acabarem antes do prazo, será possível comprar mais, da mesma forma como no RioCard Expresso. O objetivo é eliminar os bilhetes e cartões físicos atualmente usados para esse propósito.

saiba mais

Problemas para conectar aparelhos? Confira dicas para poupar tempo

O metrô, no entanto, está de fora do projeto. Os aparelhos usados nos testes são da Motorola, que fornece celulares do modelo Razr D3 para 50 funcionários das companhias da Fetranspor. O experimento teve início nesta segunda-feira (21) e irá durar três meses, após os quais será feita uma avaliação final da tecnologia.

Além da RioCard e Motorola, fazem parte do projeto a Gemalto, fabricante dos chips instalados nos smartphones, GSMA, consultora na gestão e execução do estudo, e as operadoras Vivo, Claro, Tim e Oi, que ajudaram na sincronização do NFC.



VEJA O SITE DA TV G

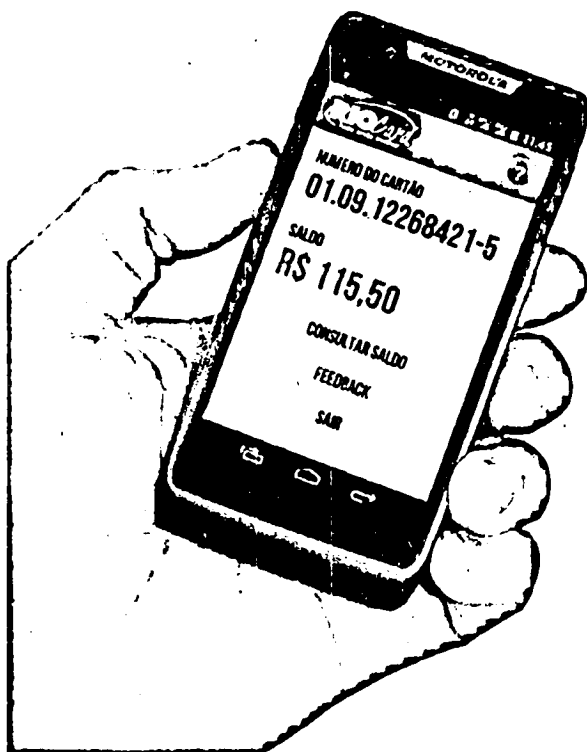
<http://noticias.band.uol.com.br/cidades/rio/noticia/100000641473/Pagamento-de-passagem-com-celular-esta-em-fase-de-testes.html>

Tamanho de fonte A A

quinta-feira, 31 de outubro de 2013 - 13h09 Atualizado em quinta-feira, 31 de outubro de 2013 - 13h09

Pagamento de passagem com celular é testado

O sistema funciona ao aproximar o telefone no validador, como já acontece com o RioCard



Cerca de 200 usuários de ônibus, trens e barcas foram

selecionados para os testes Divulgação/Prefeitura do Rio de Janeiro

Redação Rio siterio@band.com.br

Está em fase de testes, pela secretaria municipal de Transportes, uma tecnologia que permite o pagamento de passagens no transporte público com o aparelho de celular, tipo smartphone. O sistema funciona ao aproximar o telefone no validador, como já acontece com o RioCard.

Além disso, o serviço, disponível apenas para o sistema Android, possibilita a consulta do saldo a qualquer momento.

Cerca de 200 usuários de ônibus, trens e barcas foram selecionados para os testes e a expectativa é que o novo serviço esteja disponível no próximo ano, tornando o Rio de Janeiro a primeira cidade do Brasil a utilizar o sistema.

<http://www.plugar.com.br/portal/noticias/transporte/passagem-poder%C3%A1-ser-paga-por-celular>

05/10/2012

Passagem poderá ser paga por celular

« voltar

Transporte



Especialistas reunidos na 15ª Etransport, evento sobre mobilidade que vai até hoje no Rio, dão como certa a adoção, no Brasil, de novos meios de pagamento no transporte público. A bilhetagem via cartão de crédito diretamente no veículo e, ainda mais avançado, por celular, está na pauta de governos e empresas e poderia ser implementada para a Copa do Mundo de 2014 ou a Olimpíada do Rio, em 2016.

Gerente de marketing da empresa Gemalto, uma das maiores do ramo de tecnologia de pagamento, Alex Simões explicou que o objetivo de abandonar os tickets e cartões específicos é eliminar o seu custo pelos operadores do sistema de transporte. O custo recairia sobre os bancos que emitem cartões. Já o funcionamento via celular permitiria a inserção, no chip, dos dados bancários do usuário, fazendo o aparelho funcionar como se fosse um cartão de crédito ou débito.

- Além de eliminar a venda de bilhetes de transporte, o sistema possibilitaria o fim das filas para aquisição das passagens - disse Simões.

O novo formato de pagamento do transporte público está sendo testado na Grã-Bretanha e na França. Em Londres, se aprovado, poderá substituir o tradicional cartão Oyster, um dos símbolos do transporte público da capital britânica.

*O repórter viajou a convite dos organizadores da Etransport.

Fonte:

Zero Hora - Impresso

Folha nº 08 do proc	fls. 9
Nº 01-722 de 13	

Mistérios da Cidade

Adelina Ciconi - Adv. Parlamentar

Hanau, na Alemanha tem passagem de ônibus paga pelo celular RF. 100.406

18.set.2009 | Atualizada em 28.jan.2011 por Edison Veiga [Regina Cazzamatta]

Por aqui, os celulares substituem agenda, relógio, calculadora e câmera fotográfica. Mas há lugares em que também funcionam como cartão de débito. Os ônibus são pagos assim na cidade de Hanau, na Alemanha. Batizado de Near Field Communication (NFC), o sistema existe desde 2002. Seu funcionamento é simples: basta aproximar o aparelho celular de um terminal que o valor é automaticamente debitado. Se a idéia colar, pode ser usada não só no transporte. Em Limburg, na Holanda, um estádio de futebol foi equipado com o mecanismo.

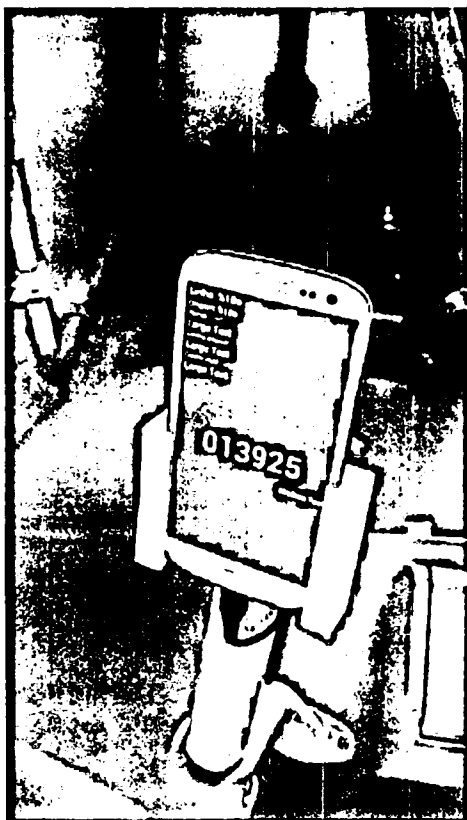
<http://www.antp.org.br/website/noticias/show.asp?npgCode=B9E43B33-60B9-4C7A-BC05-54E9002FCFE2>

11/05/2013 06:17

O Globo| O Globo

Celular para pagar a passagem de coletivo

No Paraná, a empresa catarinense *Mass.com* testa, desde janeiro, em São Mateus do Sul, a tecnologia *Bus.Mobile*, que utiliza smartphones na bilhetagem eletrônica em dez ônibus da empresa Santa Rita. Aparelhos Samsung Galaxy S3 instalados nos ônibus cobram as passagens e liberam as catracas com comunicação Bluetooth. Um aplicativo complementar no smartphone do passageiro paga a passagem com os créditos acumulados no aparelho, por meio da tecnologia NFC. Um terceiro aplicativo é instalado nos equipamentos móveis para a venda de créditos, que, em breve, poderão ser adquiridos pela internet.



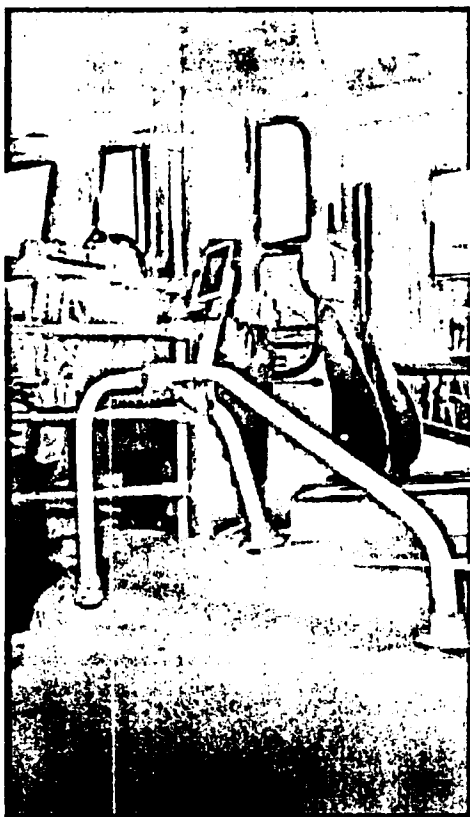
Segundo Marco Aurélio Souza, diretor da *Mass.com*, o sistema *Bus.Mobile* é 75% mais barato que o uso de validadores tradicionais nos ônibus:

- Contando o custo dessa infraestrutura nas garagens, o validador comum sai por algo próximo a R\$ 7.5 mil por ônibus. Usando a *Bus.Mobile*, o preço cai para R\$ 3.5 mil por veículo, incluindo o smartphone, a catraca e toda a instalação.

Segundo ele, essa tecnologia é viável para empresas menores, já que "o alto custo inviabiliza que empresas de pequeno porte adotem a catraca eletrônica".

Os smartphones instalados nos ônibus coletam informações de GPS para acompanhamento de rota do veículo, que pode ser consultada pela empresa e pelos

usuários do transporte coletivo. Toda informação reunida pelos equipamentos móveis é gravada na "nuvem", através de conexão GPRS, e pode ser consultada por softwares de retaguarda ou pelo sistema web, que tem relatórios e gráficos necessários para uma completa administração operacional da empresa de ônibus. Todas as informações enviadas pelos smartphones-validadores ao longo das viagens podem ser acessadas em tempo real, em um site, pelos gestores das empresas. Pelo uso da solução, a Mass.com cobra uma mensalidade, seguindo o modelo de software as a service (SaaS).



Aparelho não fará ligação

Os ônibus de São Mateus do Sul usam catracas eletrônicas que se comunicam, por Bluetooth, com o smartphone instalado no veículo. As informações do relógio digital das catracas também são gravadas no banco de dados, juntamente com o valor cobrado, a posição do ônibus onde o crédito foi validado e os dados do usuário. O aplicativo instalado no validador impede que o smartphone do ônibus seja usado para qualquer outra função, como chamadas ou navegação na internet. Isso inibe o furto ou roubo do equipamento, que é alimentado por energia gerada pelo próprio ônibus. Para o usuário cujo smartphone não tiver a tecnologia NFC, a Mass.com recomenda a utilização de adesivos NFC, que estão sendo distribuídos a quem usa transportes coletivos de São Mateus do Sul.

Mobile Time

Ônibus no Sul usam smartphone como validador de bilhetes

No sul do Brasil o smartphone ganhou mais uma função: ele está substituindo o validador de bilhetes em ônibus em cidades no interior do Paraná e de Santa Catarina. Além de serem mais baratos que os validadores atuais usados nas grandes metrópoles, os smartphones são mais inteligentes: captam as informações sobre os passageiros (em que ponto entraram no ônibus; se são estudantes ou idosos etc) e as transmitem em tempo real, pela rede celular, para a empresa de ônibus.

Adelina Cicors - 165406

A solução, batizada de Bus.Mobile, foi criada pela catarinense Mass.com e adotada por dez veículos da Viação Santa Rita, que opera em São Mateus do Sul/PR. Outros dez ônibus da empresa Praiana, que atua em Itapema/SC, cidade vizinha ao balneário Camburiú, receberão a novidade este mês. A Santa Rita está usando um Samsung Galaxy S3 como validador. E a Praiana adotará o Motorola Razr I.

Os bilhetes são eletrônicos e ficam guardados no celular do passageiro, em um app da empresa de ônibus. A comunicação com o smartphone-validador é feita através da tecnologia NFC (Near Field Communications), aproximando o celular do passageiro. Quem não tiver um smartphone com NFC pode usar um adesivo com a tecnologia. Os créditos são vendidos pela Internet ou em estabelecimentos comerciais das cidades onde as viagens operam. Há também um app para o lojista, para a venda eletrônica dos bilhetes. Haverá em breve integração com o PagSeguro, para que o passageiro compre via cartão de crédito direto do app no seu celular.

A comunicação entre o smartphone-validador e a catraca, por sua vez, acontece via Bluetooth. Uma catraca especial para a solução foi desenvolvida pela empresa paulista Wolpac.

O aplicativo instalado no validador impede que o smartphone do ônibus seja usado para qualquer outra aplicação, como realização de chamadas ou navegação na Internet. Ele funciona apenas como validador. Isso inibe o furto do equipamento, assim como o fato de o smartphone ficar preso a um tripé.

Para resolver o problema da curta vida das baterias dos smartphones, o validador é alimentado por energia gerada pelo próprio ônibus, ficando permanentemente ligado em uma tomada.

Custo

De acordo com Marco Aurélio Souza, sócio-diretor da Mass.com, a solução é mais barata que um validador comum. Neste último é preciso passar uma fiação interna no veículo para a comunicação com a catraca e os dados contidos no validador só são transferidos para o sistema quando o ônibus chega na garagem, por meio de Wi-Fi. Contando o custo dessa infraestrutura nas garagens, o validador comum NFC sai por algo próximo a R\$ 7,5 mil por ônibus, calcula Souza. "O alto custo inviabiliza que empresas de pequeno porte adotem a catraca eletrônica", explica. Usando a Bus.Mobile, o preço cai para R\$ 3,5 mil por veículo, contando o smartphone, a catraca Bluetooth e toda a instalação, afirma.

Todas as informações enviadas pelos smartphones-validadores ao longo das viagens podem ser acessadas em tempo real, através de um site, pelos gestores das empresas de ônibus. Pelo uso da solução, a Mass.com cobra uma mensalidade, seguindo o modelo de software as a service (SaaS).

O executivo afirma que há outras empresas de ônibus do sul do Brasil interessadas em adotar a Bus.Mobile. E há planos de virtualizar todo o processo, o que permitirá que qualquer empresa no mundo compre os equipamentos, instale-os e contrate à distância a solução da Mass.com.

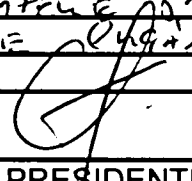


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 11

do processo nº01 - 782, de 20 13, 6, 11, 13 (a) Ed

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100 406

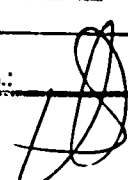
LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: 05 NOV 2013	
Constituição, Justiça e Participação;	
Administração Pública;	
Trânsito, Transportes e Meio Ambiente;	
Urbanismo, Lazer e Esporte;	
Franquia e Planejamento.	
 PRESIDENTE	

CLAUDINHO DE SOUZA

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

07 NOV 2013

Jader Augusto Pimenta
Supervisor – SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PESQUISA E ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	07/11/13	AS	18:30 hs
PCR	LM		
SAÍDA:	11/12/13	AS:	10 h
		AES:	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de

12/16 . S.P. 10/12/13

Vais Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207



Folha 12
 Proc. nº 01.0182-13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0782/13

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

- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 53.887, de 8 de maio de 2013, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;
- Lei Municipal nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008, que institui a Política Municipal de Inclusão Digital, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.466, de 18 de outubro de 2011, que altera a redação dos artigos 2º, 3º, 4º, inciso VIII, da Lei nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008, e dá outras providências;
- PL 180/2012, que dispõe sobre a internet móvel (Wi Fi) nos transportes públicos;
- PL 374/2013, que institui o programa de modernização da frota municipal de transporte público, e dá outras providências;
- PL 407/2013, que dispõe sobre sistema de ar refrigerado na frota do transporte coletivo;
- PL 544/2013, que assegura aos usuários do transporte coletivo urbano municipal uma área mínima de 0,25 metros quadrados no interior do veículo, e dá outras providências;
- PL 201/2013, que dispõe sobre a criação do concurso 'SP Apps', e dá outras providências;
- PL 288/2013, que dispõe sobre a utilização de programas abertos de informática pela Administração Pública Municipal;
- PL 773/2013, que dispõe sobre a consulta de saldo do bilhete único através da Rede Mundial de Computadores (Internet), e dá outras providências.



13 fls. 16
Folha
Proc. nº 01.078.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Cópia das Leis e dos projetos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 11.

São Paulo, 10 de dezembro de 2013.

Christiana Samara Chebib
Procuradora Supervisora Substituta do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 14
Proc. nº 00182/13
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 servicos 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 complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestao do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituido por esta Lei.
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programacao televisiva e exploracao publicitaria na parte interna dos veiculos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[[Back](#)]

LEI Nº 13.241 - 12 DE DEZEMBRO DE 2001
Projeto de Lei nº 39/2001, 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

15
11
2015

Arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

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, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

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

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

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

- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
- II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
- IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
- V - o ônus da delegação, quando existente;
- VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

150
11.2017
11.2017

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
 VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
 VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
 VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
 IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
 X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
 XI - os bens reversíveis;
 XII - os casos de rescisão;
 XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
 XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

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

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

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

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

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

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

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

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
 II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

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

I - advento do termo do contrato;
 II - encampação;
 III - caducidade;
 IV - rescisão;
 V - anulação;
 VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

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

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

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que 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:

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
 SECRETARIA DE TRANSPORTES
 11/2013

PROC. Nº 12.340-10
 Matéria P4782/2013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

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

11.207
 11.207
 11.207

Matéria: 782/2013 - O arquivo gerado do ECM não contém assinaturas.

Folha 18

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

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA 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.

15. Duas cópias
 RF 11207

Material 152240-02, Migrado do ECM não contém assinaturas.

Câmara Municipal de São Paulo

13.241/2001
RE 11.200.1

Base de dados : legis

Pesquisa : 53887

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 53.887 08/05/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

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

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

DECRETO Nº 53.887, DE 8 DE MAIO DE 2013

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

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

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**DA DELEGACÃO 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.

2013.05.08 14:30
01/05/13
21

§ 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, incluindo 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;

II - despesas de comercialização;

III - parcela de até 3,5%, referida no § 3º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001.
Art. 20. A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do respectivo contrato.

Art. 21. Dada a dinâmica do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a remuneração dos operadores será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual ou por ocasião da ocorrência de fatos relevantes, tais como a implantação de novos corredores e terminais e a inauguração de linhas ou trechos de linhas metroferroviárias.

Art. 22. Parcela dos ganhos de eficiência e produtividade obtidos pelos concessionários e permissionários deverá ser transferida ao Poder Concedente.

DA INTERVENÇÃO

Art. 23. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 e 23 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 24. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 25. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa. Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.

Art. 26. A intervenção se dará exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º Se verificada a impossibilidade do restabelecimento do serviço em nível adequado, encerrar-se-á a intervenção e decretar-se-á a caducidade da concessão.

§ 2º Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida ao concessionário, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 27. O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos para a normalização da prestação do serviço, tais como requisição ou ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no § 2º do artigo 6º da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 28. O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições deste Capítulo.

DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 29. A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:

I - demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção do concessionário.

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

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

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

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;

II - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

III - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;

III - caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV - extinção do operador.

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

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

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;

II - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

III - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

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

PENALIDADES

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

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";

II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;

III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;

IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

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

I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;

III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;

IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;

V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

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

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

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

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

§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.

Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, e nº 47.139, de 27 de março de 2006.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de maio de 2013, 460ª 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.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
ANTONIO DONATO MADORMO
FERNANDO HADDAD

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).

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.

(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 Makuf, 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).

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

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

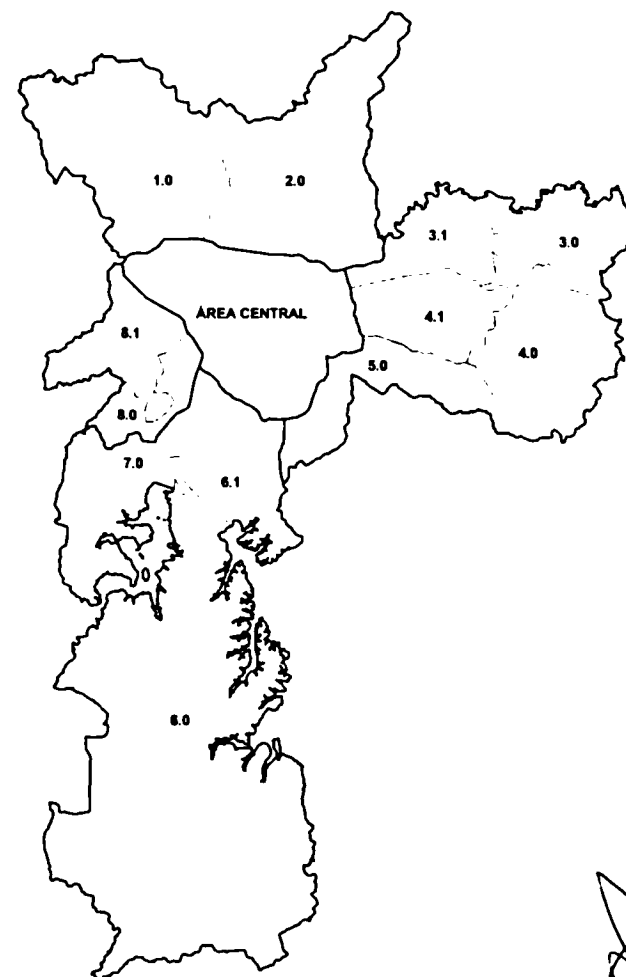
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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 Altomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

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

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

Mapa ilustrativo



Matéria PB 782/2013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

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, diretamente

Matéria PB 722013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, esquerda no Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, direita na Rua Copenhague, direita na Rua José Pinheiro Borges, direita na Rua Doutor Luis 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 Luis 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 Lider, Avenida Itaquera, esquerda na Rua Flores do Piauí, direita na Avenida José Pinheiro Borges, Rua Copenhague, esquerda na Rua Capitão Pucci, sob o Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, e direita na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu até o inicial.

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

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

esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Lider, 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 Verissimo Alves, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Rua Guaraiiba, 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'Escragnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

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

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

Matéria PE 772/2013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

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

Veículos

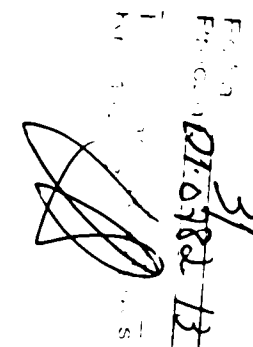
Tipo de Veículo	Características		Passageiros	Passageiros por m²
	Construtivas	Comprimento Total	Sentados (Média)	
Miniônibus	Piso Normal	< 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	4
Midiônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	6
Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	6
	Piso Baixo			
Padron	Piso Baixo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

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

Obs:

1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.

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



 31

 01.0782.13

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14668

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.668 14/01/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política Municipal de Inclusão Digital, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 626/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): José Police Neto

Regulamentação: Decreto nº 50.554/2009 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

Revogação: Revoga o inciso II, alínea "b" do art. 6º da Lei nº 13.166/2001. ([ver documento](#))

Alterações: Lei 15.466/2011 - Altera os arts. 2º, 3º e 4º, inciso VIII, desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

33
11-36
36

LEI Nº 14.668, DE 14 DE JANEIRO DE 2008

(Projeto de Lei nº 626/07, do Vereador José Police Neto - PSDB)

Institui a Política Municipal de Inclusão Digital, 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 19 de dezembro de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A Política Municipal de Inclusão Digital, o Sistema Municipal de Inclusão Digital e o Fundo Municipal de Inclusão Digital constituem-se do planejamento de atividades pró-ativas sistemáticas realizadas pelos centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores - Telecentros e de seu financiamento, objetivando prestar apoio, informação e capacitação aos usuários das comunidades menos favorecidas, em especial as em situação de vulnerabilidade social, com ações que promovam habilidades e competências no uso da tecnologia digital, bem como permitindo o ingresso na sociedade da informação, essencial para o pleno desenvolvimento da cidadania.

Da Política Municipal de Inclusão Digital

Art. 2º Para os efeitos desta lei entende-se como Política Municipal de Inclusão Digital ações e políticas públicas que promovam a inclusão social, na busca pelos direitos e exercício de saberes coletivos, no desenvolvimento de habilidades e competências necessárias ao cotidiano, a partir do uso dos centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores.

Art. 3º A Política Municipal de Inclusão Digital tem por objetivo proporcionar aos usuários o acesso e capacitação na área de informática, tendo como premissa o respeito à dignidade do cidadão paulistano.

Art. 4º São princípios da Política Municipal de Inclusão Digital:

- I - universalidade;
- II - acesso gratuito;
- III - opção preferencial pelo software livre;
- IV - acesso, capacitação e aperfeiçoamento em uso de tecnologia da informação;
- V - participação social na implementação e gestão das atividades de inclusão digital;
- VI - capacitação e formação profissional;
- VII - expansão e disseminação da inclusão digital assegurando prioridade às áreas com maior índice de vulnerabilidade social;
- VIII - articulação sistemática com organizações não-governamentais e com os demais órgãos da administração pública, inclusive de outras esferas de governo, visando apoio e a inserção de programas e atividades relacionadas à inclusão digital;
- IX - identificação de ações informais de inclusão digital e a busca de ações integradas.

Do Sistema Municipal de Inclusão Digital

Art. 5º O Sistema Municipal de Inclusão Digital tem por objetivo formular, planejar, coordenar, viabilizar, implantar, acompanhar e fiscalizar as atividades dos centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores - Telecentros.

Art. 6º São atribuições do Sistema Municipal de Inclusão Digital:

- I - implementar as diretrizes e metas da Política Municipal de Inclusão Digital;
- II - realizar diagnóstico detalhado da Cidade de São Paulo identificando as áreas de maior vulnerabilidade social;
- III - acompanhar e fiscalizar a execução dos projetos, inclusive sob o aspecto financeiro, referentes à Política Municipal de Inclusão Digital;
- IV - fomentar e disseminar os princípios da Política Municipal de Inclusão Digital junto às organizações não-governamentais e na administração pública;

31
DI 0782 12
[Handwritten signature]

- V - analisar propostas encaminhadas por organizações não-governamentais, responsabilizando-se por seu desenvolvimento e execução;
- VI - coletar dados estatísticos das comunidades onde estarão instalados os centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores - Telecentros, com o objetivo de formar banco de dados que deverá servir como parâmetro e diretriz de trabalho;
- VII - desenvolver atividades planejadas para a construção de vínculos e relações de confiança com a comunidade local, visando estimular o uso da tecnologia digital e ações de inclusão social e cidadania;
- VIII - elaborar programas que permitam a inserção dos usuários no mercado de trabalho;
- IX - criar programas e projetos especialmente destinados ao público-alvo, com foco em educação, cultura, esportes e lazer;
- X - encaminhar os usuários para prestação de outros serviços públicos, quando necessário, com o objetivo de ampliar o atendimento e de promover o pleno exercício da cidadania;
- XI - emitir relatórios de avaliação, incluindo dados estatísticos dos cursos realizados, número de beneficiados, número de usuários cadastrados, descrição das ações de inclusão digital e social, com número de participantes e impacto social observado;
- XII - analisar e dar atendimento às sugestões, propostas e demandas encaminhadas pelos usuários.

Art. 7º Para a consecução do Sistema de Inclusão Digital poderão se habilitar organizações não-governamentais sem finalidade lucrativa, que por meio de convênio, cooperação ou qualquer outro instrumento previsto em lei, proponham-se a assumir obrigações e participar da Política Municipal de Inclusão Digital.

Art. 8º As proponentes interessadas na implantação e manutenção de um centro de democratização de acesso à rede mundial de computadores - Telecentros deverão disponibilizar instalações físicas em espaço próprio ou de que tenham posse, inclusive as habitações suburbanas, respeitadas as suas peculiaridades.

Art. 9º A seleção das proponentes será efetivada a partir de editais de credenciamento em que serão fixados critérios objetivos, transparentes e impessoais, e por meio dos quais se garantirá a participação, em iguais condições, de todas as interessadas, além do respeito aos princípios que norteiam a administração pública, especificadamente os da isonomia, impessoalidade, publicidade, moralidade e eficiência.

Art. 10. Ficarão dispensados deste procedimento órgãos da Administração direta, autarquias e fundações de direito público, inclusive de outras esferas de governo.

Do Fundo Municipal de Inclusão Digital

Art. 11. Fica instituído o Fundo Municipal de Inclusão Digital, que tem por objetivo garantir recurso orçamentário e financeiro para a consecução da Política Municipal de Inclusão Digital.

Art. 12. Os prestadores de serviços, que contribuírem ao Fundo Municipal de Inclusão Digital, poderão descontar do valor mensal devido a título de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, incidente sobre os serviços descritos no subitem 1.07 da lista do "caput" do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, equivalente ao valor doado ao referido fundo, até o limite de 1/3 (um terço) do valor do imposto devido.

§ 1º Os valores doados no mês poderão ser utilizados para o desconto do imposto com vencimento no mês subsequente, respeitado o limite definido no "caput" deste artigo e vedada a compensação em outros meses.

§ 2º A comprovação do direito ao desconto previsto no "caput" deste artigo será feita mediante documento próprio emitido pelo Sistema Municipal de Inclusão Digital.

35 fls. 38
 01-082-13
 11/09/2015

Art. 13. O art. 16 da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, com redação dada pela Lei nº 14.256, de 29 de dezembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 16.

.....
 III - 3,0% (três por cento) para o serviço descrito no subitem 1.07 da lista do "caput" do art. 1º, relacionado a suporte técnico em informática, inclusive instalação, configuração e manutenção de programas de computação e bancos de dados;
 IV - 5,0% (cinco por cento) para os demais serviços descritos na lista do "caput" do art. 1º." (NR)

Das Disposições Gerais

Art. 14. As atividades oferecidas pelos centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores - Telecentros deverão ser abertas a qualquer pessoa, independentemente da condição de sócio ou filiado a partidos políticos, associações, entidades ou organizações de caráter associativo, religioso e de defesa de direitos, observados os princípios da isonomia, decorrentes de sexo, orientação sexual, opção religiosa, idade, etnia ou qualquer deficiência.

Art. 15. Com o propósito de avaliar a implementação da Política Municipal de Inclusão Digital e as atividades do Sistema Municipal de Inclusão Digital, a administração pública promoverá:

- a) encontros, debates, oficinas sobre temas relacionados à inclusão digital;
- b) (VETADO).

Art. 16. O Poder Executivo fica autorizado a:

I - estruturar o sistema municipal para o atendimento do que preconiza o art. 5º desta lei, transferindo o disposto no inciso I do art. 5º do Decreto 46.856, de 26 de dezembro de 2005;

II - constituir fundo municipal para o atendimento do que preconiza o art. 11.

Art. 17. O Poder Executivo regulamentará, no que couber, a presente lei, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 18. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o inciso II, alínea "b", do art. 6º da Lei nº 13.166, de 5 de julho de 2001.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de janeiro de 2008, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de janeiro de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15466

Total de referências : 1

36
PL 01012/13
[assinatura]

1/1

Título: LEI Nº 15.466 18/10/2011 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação dos arts. 2º, 3º, 4º, inciso VIII (VETADO) da Lei nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 298/2010 (ver documento)

Autor(es): Arselino Tatto; José Police Neto

Legislação explicativa: Lei nº 14.668/2008 - Institui a Política Municipal de Inclusão Digital, e dá outras providências. (ver documento)[\[Back \]](#)

32 fls. 40
010782 13
[Handwritten signature]

PUBLICADO DOC 19/10/2011, p. 1 c. 2

LEI Nº 15.466, DE 18 DE OUTUBRO DE 2011

(Projeto de Lei nº 298/10, dos Vereadores Arselino Tatto - PT e José Police Neto)
Altera a redação dos arts. 2º, 3º, 4º, inciso VIII (VETADO) da Lei nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008, 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 14 de setembro de 2011, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os arts. 2º, 3º e 4º, inciso VIII, da Lei nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º Para os efeitos desta lei entende-se como Política Municipal de Inclusão Digital ações e políticas públicas que promovam a inclusão social, na busca pelos direitos e exercício de saberes coletivos, no desenvolvimento de habilidades e competências necessárias ao cotidiano, a partir do uso dos centros de democratização de acesso à rede mundial de computadores e na rede pública de ensino". (NR)

"Art. 3º A Política Municipal de Inclusão Digital tem por objetivo proporcionar aos usuários e aos alunos da rede pública municipal de ensino o acesso e capacitação na área de informática, tendo como premissa o respeito à dignidade do cidadão paulistano." (NR)

"Art. 4º

VIII - articulação sistemática com organizações não governamentais e com os demais órgãos da administração pública e da rede pública de ensino do Município de São Paulo, e inclusive de outras esferas de governo, visando apoio e a inserção de programas e atividades relacionadas à inclusão digital;" (NR)

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de outubro de 2011, 458º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de outubro de 2011.

38
01/07/13
13



PUBLICADO DOC 26/04/2012, pág. 113

PROJETO DE LEI 01 - 00180/2012 do Vereador David Soares (PSD)

"Dispõe sobre a internet móvel Wi Fi nos transportes públicos e dá outras providências"

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica disponibilizado aos passageiros e usuários do transporte público municipal a conexão e o acesso à internet móvel 'Wi Fi' por meio de celular, smartphone, tablet, notebook e outros aparelhos que conectam a internet.

Parágrafo único A conexão de internet disponibilizada em toda a rede de transporte público municipal poderá ser gratuita.

Art. 2º A São Paulo Transportes - SPTrans fiscalizará os serviços prestados de internet grátis via 'Wi Fi' pelas concessionárias de transporte público.

Art. 3º A disponibilização de internet via 'Wi Fi' será feita de forma gradativa e anual até o ano de 2014 quando pelo menos 90% da frota de transporte público nos coletivos municipais deverão permitir o acesso a internet.

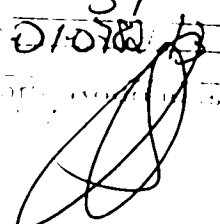
Art. 4º O descumprimento da presente lei na disponibilização nos coletivos municipais de internet grátis via Wi Fi acarretará multa de R\$100.000,00 (cem mil reais) por mês, aplicado às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.

Protocolo 01-0781-5
15/05/2013
Assinatura



PUBLICADO DOC 29/05/2013, PÁG 133

PROJETO DE LEI 01-00374/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

I- suspensão a ar;

II- ar condicionado;

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

IV- bancos acolchoados;

V- monitores de televisão;

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

VII- câmbio automático;

VIII- direção hidráulica, eletro-hidráulica ou elétrica.

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes."

01/09/2013 fls. 43
[Handwritten signature and stamp]

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00407/2013 do Vereador David Soares (PSD)

"A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

FICAM AS CONCESSIONÁRIAS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO A UTILIZAREM SISTEMA DE AR REFRIGERADO EM, NO MÍNIMO, 80% (OITENTA POR CENTO) DA FROTA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º - Ficam as concessionárias de transporte público coletivo de passageiros a equiparem, no mínimo, 80% (oitenta por cento) de sua frota de veículos com sistema de ar refrigerado que contenha regulador de temperatura.

Art. 2º - Os veículos equipados com ar refrigerado serão distribuídos nas linhas de maior distância e nas com maior número de passageiros, esteja o veículo com ou sem catraca ou roleta e independente da categoria ou nomenclatura que seja dada à linha.

Art. 3º - As concessionárias terão prazo de 6 (seis) meses, a contar da publicação desta Lei, para se adequarem à mesma.

Art. 4º - O descumprimento ao que dispõe a presente Lei acarretará à empresa infratora multa no valor de 3.000 (três mil) UFIR's por cada atuação, aplicada pelo Poder concedente.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

01-0582 13

PUBLICADO DOC 15/08/2013, PÁG 81

PROJETO DE LEI 01-00544/2013 do Vereador Toninho Vespoli (PSOL)

“ASSEGURA AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL UMA ÁREA MÍNIMA DE 0,25 M2 NO INTERIOR DO VEÍCULO (LIMITE MÁXIMO DE QUATRO USUÁRIOS POR METRO QUADRADO) E DAS OUTRAS PROVIDÊNCIAS”

Artigo 1º Fica assegurada aos usuários do transporte coletivo municipal uma área mínima individual de 0,25 m2 no interior do veículo, devendo ser assegurado serviço de transporte coletivo com padrão adequado de conforto e qualidade pelo Município de São Paulo e pelas empresas concessionárias.

§ 1º - Os contratos de concessão deverão conter cláusulas que assegurem o cumprimento do disposto no caput deste artigo bem como estabelecer penalidades administrativas a serem aplicadas às concessionárias no caso de descumprimento do limite máximo de lotação dos veículos.

§ 2º - O descumprimento frequente do limite de lotação dos veículos acarretará a extinção do contrato de concessão, cabendo à concessionária responder pelos danos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros.

Artigo 2º - A Secretaria Municipal de Transportes deverá adotar procedimentos de fiscalização do cumprimento da garantia de área mínima individual estabelecida no artigo 1º da presente Lei.

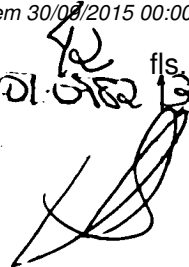
Artigo 3º - Será disponibilizado ao usuário canal direto para comunicar denúncias de descumprimento da presente Lei mediante correio eletrônico e linha telefônica que deverão ser informados através de letreiros colocados em lugar visível, no interior de todos os veículos de transporte coletivos.

Artigo 4º - O Poder Executivo deverá adotar as medidas cabíveis para a devida regulamentação desta Lei.

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

Artigo 6º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.”

DI. 01/02/13 fls. 45



PUBLICADO DOC 10/04/2013, PÁG 71

PROJETO DE LEI 01-00201/2013 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Dispõe sobre a criação do concurso ‘SP Apps’, e dá outras providências”

Art. 1º - Fica criado o Concurso “SP Apps”, nos termos do Artigo 22, § 4º, da Lei 8666/93, que premiará os aplicativos que viabilizem o acesso à informação das ações governamentais de maneira mais fácil e a melhoria da qualidade de vida de uma maneira em geral na cidade de São Paulo, através da busca de soluções simples para os problemas cotidianos.

Parágrafo único: O Concurso “SP Apps” tem como objetivo incentivar a inovação e a criação de uma nova propriedade intelectual com, potencial comercial por indivíduos, empresas em lançamento, pequenas empresas e organizações.

Art. 2º - Poderão participar do Concurso “SP Apps” toda população brasileira, desde que, maior de 16 (dezesesseis) anos, inscritos no Cadastro de Pessoa Física - CPF, ou ainda grupo de pessoas e entidades sem fins lucrativos.

§ 1º - A participação se efetivará com a inscrição do candidato em sitio eletrônico a ser determinado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 2º - Não são elegíveis para receber prêmios em dinheiro, podendo apenas participar e receber o reconhecimento da Prefeitura Municipal de São Paulo:

I - os servidores públicos municipais;

II - Entidades paraestatais;

III - Familiares dos jurados até o terceiro grau de parentesco.

Art. 3º - Os aplicativos apresentados no concurso deverão ser compatíveis com os sistemas operacionais móveis.

Art. 4º - O Concurso “SP Apps” terá periodicidade anual e será promovido pelo Poder Executivo Municipal.

I - O período de envio dos projetos será de 01 de janeiro ao dia 31 de maio, até as 23h00min, horário de Brasília, de cada ano.

II - O período de avaliação consistirá do dia 01 de junho ao dia 5 de julho, até as 23h00min, horário de Brasília, de cada ano.

III - O resultado final do concurso ocorrerá sempre no segundo’ domingo de julho do respectivo ano.

Art. 5º Serão escolhidos, através de voto popular, os 100 primeiros melhores projetos, disponibilizados em sitio próprio na rede mundial de computadores.

I - Deverão ser escolhidos 25 jurados, servidores público ou não, de diferentes camadas da sociedade e expoentes da área tecnológica para avaliar os projetos finalistas.

II - Se um concorrente receber votos múltiplos e / ou irregulares do mesmo usuário ou usuários, incluindo votos gerados por um robô, script, programa, macro ou outros meios automatizados, pagar ou oferecer qualquer tipo de contrapartida para receber votos, será desclassificado.

Art. 6º - Serão critérios para avaliação dos aplicativos apresentados:

I - Qualidade da ideia do aplicativo, no tocante a sua criatividade e originalidade;

II - Potencial impacto de melhoria do bem estar social dos moradores, empresas e turistas da cidade de São Paulo;

III - Facilidade de uso e implantação do recurso; e

IV - Implantação da ideia do aplicativo, incluindo a experiência do usuário e design.

Art. 7º - Serão desclassificadas as inscrições de conteúdo ilegais; que difamar, ameaçar uma comunidade específica na sociedade ou incitar à violência; que conter linguagem ordinária ou violenta; ou conter referências de caráter obsceno, pornográfico ou sexual.

Art. 8º - O concurso a que se refere esta Lei deve ser precedido de regulamento próprio, no prazo mínimo de 45 dias de antecedência do lançamento do concurso conforme o art. 4º desta Lei e dispositivos da Lei Federal 8666/93, a ser obtido pelos interessados no local indicado no edital.

43
01.0782 fls. 46


Parágrafo único - O regulamento deverá indicar:

I - a qualificação exigida dos participantes;

II - as diretrizes e a forma de apresentação do trabalho;

III - as condições de realização do concurso e os prêmios a serem concedidos.

Art. 9º - O modo de envio dos aplicativos pelos candidatos, divulgação do concurso e as premiações ficarão a cargo do órgão competente a ser designado pelo Poder Público Municipal.

Art. 10º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

Art. 11º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 08/05/2013, PÁG 64

PROJETO DE LEI 01-00288/2013 do Vereador Nabil Bonduki (PT)

"Dispõe sobre a utilização de programas abertos de informática pela Administração Pública Municipal.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os órgãos e entidades da Administração Pública Direta, Indireta, Autárquica e Fundacional do Município de São Paulo, bem como os órgãos autônomos e empresas sob o controle municipal utilizarão preferencialmente programas com códigos-fonte abertos de informática, conforme as condições estabelecidas por esta lei.

Art. 2º Entende-se por programa com código-fonte aberto de computador aquele cuja licença de uso não restrinja sua distribuição, cessão, utilização ou alteração de suas características originais, assegurando ao usuário acesso irrestrito e sem custos adicionais ao seu código fonte, permitindo a alteração parcial ou total do programa para seu aperfeiçoamento, adequação ou melhor funcionamento.

Parágrafo único. Para fins de caracterização do programa aberto, o código fonte deve ser o recurso preferencial utilizado pelo programador para modificar o programa, não sendo permitido ofuscar sua acessibilidade, nem tampouco introduzir qualquer forma intermediária como saída de um pré-processador ou tradutor.

Art. 3º As condições de aquisição, treinamento e suporte serão feitas por meio de processos próprios para cada caso e de acordo com a legislação referente às licitações, observando-se sempre a premissa de igualdade de competição, sendo vedado qualquer privilégio nos objetos de licitação pública.

Art. 4º Os entes, mencionados no art. 1º desta lei, deverão estar aptos ao recebimento, publicação, visualização e preservação de documentos digitais no formato do artigo 2º e parágrafo único desta Lei e, preferencialmente, de acordo com a norma ISO/IEC 26.300 (Open Document format - ODF).

Art. 5º Administração Pública Municipal não poderá requerer dos cidadãos a transmissão de dados aos sistemas públicos informatizados em mídias cujos arquivos só possam ser produzidos e/ou transcritos a partir de programas em desacordo com o parágrafo único e o caput do artigo 2º desta Lei.

Art. 6º A aquisição de programas de informática não caracterizados como programas abertos, nos termos desta Lei, somente será permitida quando houver justificativa técnica comprobatória da inexistência ou ineficiência de programas de informática que pertençam ao mesmo segmento e que atendam ao parágrafo único e ao caput do artigo 2º desta Lei.

Parágrafo único. A justificativa técnica referida neste artigo deve ser feita por técnicos do órgão ou empresa de Administração Pública que utilizará o programa de informática que não atende ao disposto no parágrafo único e no caput do artigo 2º desta Lei, e deve ser acompanhado de parecer técnico de uma entidade não governamental vinculada às Tecnologias da Informação e Comunicação (TICS) que ateste tal fato.

Artigo 7º Os órgãos da Administração Pública Municipal referidos no art. 1º desta lei devem apresentar no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da aprovação desta lei, um Plano de Transição que preveja a substituição dos programas de informática que não estejam de acordo o parágrafo único e o caput do artigo 2º desta Lei.

§ 1º Os Planos de Transição devem obedecer os seguintes prazos, contados a partir da aprovação desta Lei:

I - Prazo para o início da transição inferior a 360 (trezentos e sessenta) dias.

II - Prazo para o término da transição inferior a 5 (cinco) anos.

§ 2º Os Planos de Transição devem conter as condições de treinamento dos funcionários para a utilização dos programas abertos de informática.

45 fls. 48
01.07.13

Artigo 8º Os projetos de implantação de programas de computador em andamento, com dotações orçamentárias já especificadas e que utilizam programas que não atendam ao parágrafo único e ao caput do artigo 2º desta Lei, devem apresentar adicionalmente previsão de migração para tal, no prazo estipulado no artigo 7º.

Parágrafo único. Não se enquadram no disposto no caput deste artigo os projetos não iniciados, que devem sofrer revisão de custos e de tecnologia a ser utilizada.

Art. 9º O Município poderá ofertar em seus programas de capacitação em estabelecimentos de ensino, cursos de operação, programação, desenvolvimento e capacitação de instrutores voltados para a operacionalização de programas abertos, livres de restrições proprietárias.

Art. 10. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, de abril de 2013. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/11/2013, PÁG 289

PROJETO DE LEI 01-00773/2013 do Vereador Pastor Edemilson Chaves (PP)

"Dispõe sobre a consulta de saldo do Bilhete Único Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica a São Paulo Transporte S.A. (SPTrans) obrigada a disponibilizar sistema de consulta de saldo do Bilhete Único pela Rede Mundial de Computadores (Internet).

Art. 2º - A consulta de saldo dar-se-á por meio do número do cartão e deverá constar o histórico de utilização do Bilhete Único.

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

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 12/12/13 às 17h00
André Marcon RF 11.264

André Marcon

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Eduardo Lima

Para Relatar.

Saia da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 12/12/2013

Presidente

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

RECEBIDO LA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 13/12/13 às 13:40 h

POR *Lina*

SAÍDA: AS: h ASS:

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 04/02/14 às 18:30

POR *Isa*

SAÍDA: 02/02/14 às 17 h

[Assinatura]

Em	1	1
Rubricado	5	sob folha
Documento	5	de
Segue	5	juntados
Documentos	5	de
Rubricado	5	sob folha

Em 20/02

João Carlos
Técnico

RF 11336



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 00121/2014

pl0782-13

47
01-782-13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11455

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0782/13.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador David Soares, que autoriza o Poder Executivo a disponibilizar meios de pagamento de passagem através de celulares nos transportes públicos no Município de São Paulo.

Nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei que se insere no âmbito da competência municipal para legislar sobre assuntos predominantemente locais (art. 30, inciso I da Constituição Federal).

Por interesse local, conforme Dirley da Cunha Junior (*In*, "Curso de Direito Constitucional", 2ª edição, Salvador, Juspodivm, p. 841), entende-se, *não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato*, mais precisamente, explana a jurista Fernanda Dias Menezes de Almeida (*In*, "Competências na Constituição de 1988", 4ª edição, São Paulo, Atlas, p. 97 e 98), o seguinte:

(...) Já se percebe, pois, que muito da problemática das competências municipais gira necessariamente em torno da conceituação do que seja esse "interesse local", que aparece na Constituição substituindo o "peculiar interesse" municipal do direito anterior.

A respeito desta última expressão já se solidificara toda uma construção doutrinária, avalizada pela jurisprudência de nossos Tribunais, no sentido de fazer coincidir o peculiar interesse com o interesse predominante do Município.

Com efeito, como se depreende da justificativa, a finalidade precípua da proposta é estimular o aprimoramento dos serviços públicos prestados ao passageiros de transporte público.

Nesse sentido, é clara a aplicação que a proposta pretende dar ao Princípio da Eficiência, que deve nortear toda a política pública, desta forma nos ensina José dos Santos Carvalho Filho que *"é tanta a necessidade de que a Administração atue com eficiência, curvando-se aos modernos processos tecnológicos e de otimização de suas funções, que a Emenda Constitucional nº 19/98 incluiu no art. 37 da CF o princípio da eficiência entre os postulados principiológicos que devem guiar os objetivos administrativos."* (Carvalho Filho, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 23ª Ed. Editora Lúmen Júris. 2010. p. 365).

17 - RELCOM
17- 00124/2014

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0782-13

48
01-782 40 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RE 11/15
fls. 52

Além disso, a medida é mais benéfica ao consumidor que tem mais um meio de pagamento do serviço a sua disposição, desta forma encontra fundamento ainda no Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078/90.

Em seu art. 55, o referido diploma legal expressamente trata da possibilidade de o Município legislar em matéria de consumo, quando adotar medidas em defesa do consumidor, como ocorre na proposta em tela, *in verbis*:

"Art. 55. A União, os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente e nas suas respectivas áreas de atuação administrativa, baixarão normas relativas à produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços.

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios fiscalizarão e controlarão a produção, industrialização, distribuição, a publicidade de produtos e serviços e o mercado de consumo, no interesse da preservação da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem-estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias."

Sobre o assunto Zelmo Denari assevera que:

"O § 1º, por sua vez, atribui aos três entes políticos – incluindo, portanto, os Municípios – competência para fiscalizar e controlar o fornecimento de bens ou serviços, no interesse da preservação da vida, saúde, segurança, informação e bem estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias."

"Nesta passagem, o dispositivo tanto faz alusão às normas ordinárias de consumo quanto às normas de bens ou serviços, expressivas do poder de polícia administrativa, que podem ser editadas por quaisquer entes políticos, nas respectivas áreas de atuação administrativa."

(In, Código de Defesa do Consumidor: comentado pelos autores do anteprojeto. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1998. p.468).

Ressalte-se, ainda, a Lei Municipal nº 14.029, de 13 de julho de 2005, que é expressa em garantir ao usuário do serviço público de transporte urbano o direito a informação, à qualidade na prestação do serviço e o controle adequado do serviço público.

Resta demonstrada, portanto, a competência legislativa desta Casa para a matéria, com respaldo nos artigos 24, V c/c 30, I e II, da Constituição Federal e nos artigos 13, I e II da Lei Orgânica do Município.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0782-13

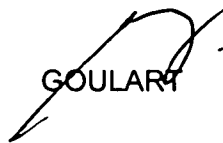
49
02-782 13
RE 113/6

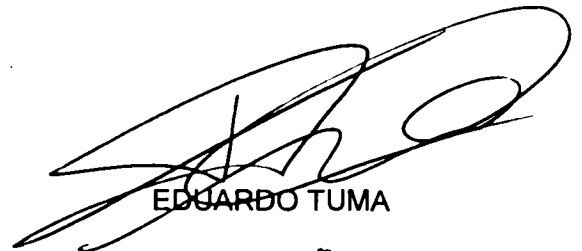
No mais, a aprovação da proposta se submete à disciplina do artigo 40, § 3º, inciso XII da Lei Orgânica do Município, dependendo de voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**,

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 19/02/14


ABOU ANNI


GOULART


EDUARDO TUMA

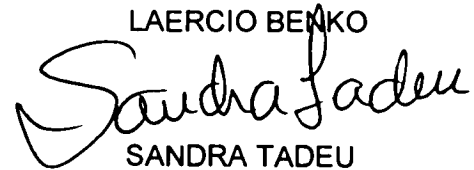
ARSELINO TATTO


GEORGE HATO


CONTE LOPES

LAERCIO BENKO


DONATO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30/02/2014
Pág. 110 Col. 1
Conferido

João C. de S. S. ~~Administrativo~~
Técnico ~~RF 11336~~

Comissão de Adm.
Em 24/02/2014
André Marcon
RF 11.264

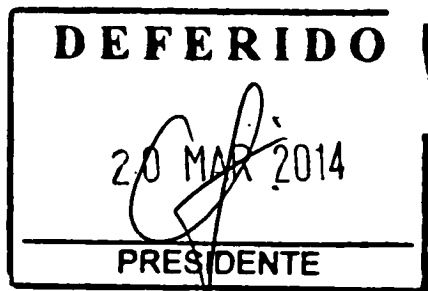
RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 12/03/14 às 17:30
RF 100749
MARIA DE FATIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora

Cl. Camilo
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.
Em 19/03/2014

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seção Administrativa desta Câmara Municipal
sub nº 50 e data 19/03/2014
Nome João C. de S. S. Comissão ST 3119
RF 11.264 SEP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 50 do proc.
nº 482 de 20 14
Elaine G. G. Gavioli
H. 10435

fls. 55

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00406/2014

Venho, mui respeitosamente, perante o Nobre Colega, o Vereador David Soares, requerer a coautoria no Projeto de Lei 782/2013 que autoriza o poder executivo disponibilizar meios de pagamento de passagem através de celulares no transporte público no Município de São Paulo.

Por oportuno, renovo meus votos de estima ao ilustre Edil.

**EDUARDO TUMA
VEREADOR**

Ciente e de acordo com o Requerimento, subescrevo.

ECUIPE DE PLANEJAMENTO
24 MAR 2014
DAVID SOARES
VEREADOR

13131 20/03/2014 008153 - Protocolo Legislativo - SP.22

ADM

À Comissão de Administração Pública

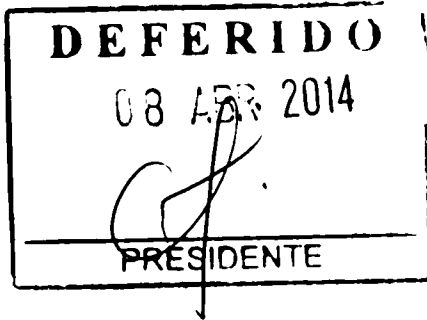
24/03/2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 25/3/14 às 14h
RF
Elaine Gonçalves Cavali
Secretária de Comissão
RF - 100485

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
RECEBIDO
24/3/14

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
RECEBIDO
25/3/14
Elaine Gonçalves Cavali
Secretária de Comissão
RF - 100485



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

12 - RDS
13-00511/2014

REQUEIRO a coautoria do Projeto de Lei nº 782/2013, que "*autoriza o Poder Executivo a disponibilizar meios de pagamentos de passagens através de aparelhos celulares através de convênios e/ou parcerias*", de iniciativa do Vereador David Soares (PSD).

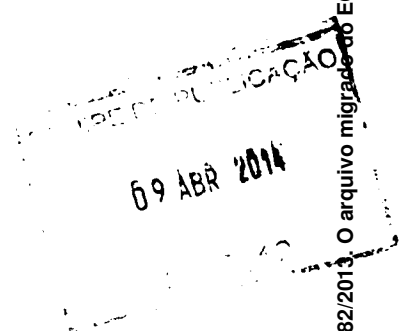
Sala das Sessões,


CORONEL CAMILO
Vereador

De acordo:


DAVID SOARES
Vereador – PSD

Ao
Exmo. Presidente da CMSP
Ver. JOSÉ AMÉRICO



13:51 07/04/2014 000220 - Protocolo Legislativo - 587.12

Matéria PL 782/2013. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

A Comissão de:
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
 09/04/2014
 Jader Augusto Pimenta
 Supervisor - SGP. 22
 REF: 10.860

RECEBIDO
 Comissão de Administração Pública
 09/04/14 às 16h
 Elaine Gonçalves Gavioli
 Secretária da Comissão
 RF - 100485

Distribuído ao Vereador Margarito
 Para relatar.
 Data da Comissão de Administração Pública
 em 30/04/2014
 Pimenta

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 Segue Protocolo nº 52 e 53 e data 15/5/14
 sob nº 52 e 53 e data 15/5/14
 em 15/5/14
 Nome Elaine Gonçalves Gavioli
 RF Elaine Gonçalves Gavioli SGP-22
 Secretária da Comissão
 RF - 100485



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 782-2013

15 - PAR
16- 00527/2014

Folha nº 52
Processo nº 02782/13
Fls. 59

**PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE
O PROJETO DE LEI Nº 782/2013.**

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Vereador David Soares, que "autoriza o Poder Executivo a disponibilizar meios de pagamentos de passagens através de aparelhos celulares através de convênios e/ou parcerias".

Nos termos dos artigos 3º, 4º e 5º, são descritas características do referido aplicativo. Seu funcionamento dependerá do respectivo *download* pelo usuário final, bem como da compatibilidade entre o aparelho celular e o software aplicativo. As etapas de criação e desenvolvimento e ficarão a cargo das "empresas públicas e/ou privadas que firmarem convênio e/ou parcerias com os órgãos da administração pública", participando também implantação e do gerenciamento do sistema, que deverão também, a seu critério e necessidade, disciplinar "as ferramentas e normas de utilização do aplicativo, bem como seu uso e forma de carga e recarga".

Por meio da justificativa encaminhada, o autor informa que o projeto tem como mérito a possibilidade de fornecer conveniência à população quanto aos meios de recarga no transporte público no Município de São Paulo. O nobre autor aponta que, em São Paulo, o método atual de carga para o "Bilhete Único" utiliza cartão magnético, mas que tendências internacionais indicam que "o celular poderá substituir esse acessório nos ônibus urbanos graças à tecnologia NFC (Near Field Communication)".

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade ao projeto em tela.

Considerando que a iniciativa apresenta relevante interesse público, a Comissão de Administração Pública é FAVORÁVEL ao projeto. A fim de adequar o projeto a melhor técnica de elaboração legislativa, principalmente quanto à nomenclatura utilizada, sugerimos por meio do substitutivo apresentado, alterações na redação da ementa, no caput do artigo 1º, no parágrafo 1º do artigo 1º, e no artigo 5º, de modo a deixar mais clara a compreensão acerca das características da iniciativa.

SUBSTITUTIVO Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 0782/2013.

19 SET. 2017

"Autoriza o Poder Executivo disponibilizar meios de pagamento de passagens através de aparelhos de telefonia celular nos transportes públicos no Município de São Paulo"

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

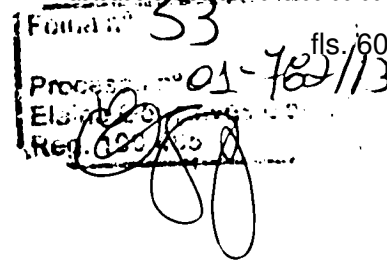
Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a disponibilizar o pagamento de passagens nos transportes públicos no Município de São Paulo através de aparelhos de telefonia celular mediante convênios ou parcerias.

Parágrafo 1º Os aplicativos utilizados nos telefones celulares para os fins do disposto no "caput" deste artigo poderão ser disponibilizados gratuitamente a todos os usuários de dispositivo móvel modelo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 782-2013



smartphone ou compatível com o sistema operacional que será desenvolvido pelo órgão competente através de parcerias.

Parágrafo 2º Este meio de pagamento através do aparelho móvel será uma alternativa facultativa que deverá ser disponibilizada pelo poder executivo aos munícipes interessados em ter mais um meio de pagamento no transporte urbano.

Art.2º O valor será debitado diretamente nos créditos do celular ou débitos na conta bancária do usuário conforme parcerias e disponibilidade dos aplicativos instalado no aparelho celular.

Art. 3º As empresas públicas e/ou privadas que firmarem convênio e/ou parcerias com os órgão da administração pública ficarão responsáveis pela criação e desenvolvimento do aplicativo, bem como seu gerenciamento através dos demais órgãos envolvidos para implantação do sistema.

Art. 4º - A disponibilização do aplicativo TIPO BILHETE ÚNICO MOVEL será facultativa a todos os usuários que queiram fazer download deste, desde que tenham aparelhos compatíveis com software.

Art. 5º - As ferramentas e normas de utilização do aplicativo, bem como seu uso e forma de carga e recarga serão disciplinados pelos órgãos responsáveis pela implantação do sistema a seu critério e necessidade.

Art. 6º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

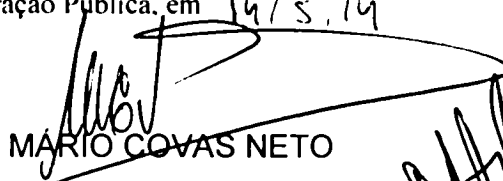
Art. 7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 14/5/14

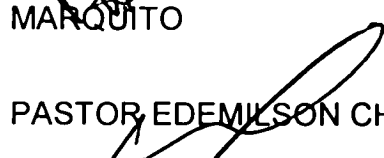

CORONEL CAMILO

DONATO

GILSON BARRETO


MÁRIO COVAS NETO


MARQUITO


PASTOR EDEMILSON CHAVES


SOUZA SANTOS

17 - RELCOM
17.00535/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 16 / 05 / 2014

Pág. 95 Col. 3ª 4ª

Conferido

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária da Comissão
RF. 100.465

A Comissão de ECON

Em 16/05/2014

Elaine Gonçalves Gavioli
RF. 100.465

RECEBIDO

Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.

Em 16/5/14 às 18:50h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120

Secretário

Ao Vereador / A Vereadora

Exmo. V. Vava

Para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em

25/06/2014

Presidente

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Sessão Ordinária de 25/06/2014

Sala 54 e 55

09/08/14

Nome

RF FÁBIO DE CASTRO PAIVA SGP-12

RF

Secretário

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01131/2014

PL 0782/2013

Folha nº 54	do
Processo nº 782/13	
Sébio de Castro Faria	
Pg. 11.120	

fls. 62

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0782/2013.

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Davi Soares (PSD), Eduardo Tuma (PSDB) e Coronel Camilo (PSD), autoriza o Poder executivo disponibilizar meios de pagamento de passagens através de celulares nos transportes públicos no Município de São Paulo.

De acordo com a propositura fica o poder executivo autorizado a disponibilizar meios de pagamentos de passagens através de aparelhos de telefonia celular mediante convênios e/ou parcerias.

Os aplicativos para celulares poderão ser disponibilizados gratuitamente a todos os usuários de dispositivo móvel modelo smartphone ou compatível com o sistema operacional que será desenvolvido pelo órgão competente através de parcerias.

O meio de pagamento através do aparelho móvel será uma alternativa facultativa que deverá ser disponibilizada pelo poder executivo aos munícipes interessados em ter mais um meio de pagamento no transporte urbano.

O valor será debitado diretamente nos créditos do celular ou débitos na conta bancária do usuário conforme parcerias e disponibilidade do aplicativo instalado no aparelho celular.

Depreende-se da justificativa do autor que o presente projeto oferecerá alternativa à população para acesso e recarga de créditos a serem empregados no sistema transporte público no Município de São Paulo.

A Comissão de administração Pública, reconhecendo o relevante interesse público da iniciativa manifestou-se favoravelmente à aprovação do projeto nos moldes do substitutivo visando adequar a proposta a melhor técnica de elaboração legislativa.

Diante do exposto e considerando as facilidades adicionais que estarão a disposição dos usuários do sistema de transporte coletivo de passageiros, somos FAVORÁVEIS à aprovação do projeto de lei, nos termos do SUBSTITUTIVO apresentado pela Comissão de Administração Pública.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 0782/2013

Processo nº 782/13
Fábio da Castro Paiva
Reg. 11.120

fls. 63

SENIVAN MOURA
(Presidente)

ARI FRIEDENBACH

AURÉLIO MIGUEL

CORONEL TELHADA

ATÍLIO FRANCISCO

MARCO AURELIO CUNHA

VAVA

(Relator)

17 - RELCOM
17- 01147/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 05 / 9 / 14
Pág. 111 Col. 122
Conferido _____

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
RF 11.120
Secretário

A Comissão de Fin
Em 11 / 9 / 14
Fábio de Castro Paiva
R.F. 11.120

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 11/9/14 às 19:00
RF 11.267
Caio Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.267

Ao Vereador / A Vereadora
Luécio Rinko
Para relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 12 / 09 / 2014

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

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado — sob folha(s)
nº 56 Em 10/10/14
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 56 do
Processo nº 782/13
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261-8GP-12

16 - PAR
16- 01311/2014

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 782/2013

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores David Soares, Eduardo Tuma e Coronel Camilo, visa autorizar o Poder Executivo a oferecer meios para o pagamento de passagens nos transportes públicos através de celulares.

A propositura dispõe que o pagamento via telefone celular se dê através de aplicativos que podem ser oferecidos gratuitamente a todos os usuários de dispositivos móveis tipo smartphones ou compatíveis com o sistema operacional a ser desenvolvido por órgão competente, através de parcerias. Ainda de acordo com o projeto, entre outras determinações, o referido meio de pagamento terá uso facultativo, com débito do valor da passagem nos créditos do celular ou na conta bancária do usuário, e as empresas públicas e/ou privadas que firmarem convênio e/ou parcerias com os órgãos da administração pública ficarão responsáveis pela criação, desenvolvimento e gerenciamento do aplicativo.

Em seu parecer, a douta Comissão de Administração Pública apresentou substitutivo a fim de adequar o projeto a melhor técnica de elaboração legislativa, principalmente quanto à nomenclatura utilizada, com alterações na redação da ementa, no caput do art. 1º, no § 1º do art. 1º e no art. 5º, de modo a deixar mais clara a compreensão acerca das características da iniciativa.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, nos termos do substitutivo mencionado, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável ao substitutivo da Comissão de Administração Pública, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 08/10/2014.

Ver. Milton Leite
Presidente

Ver. Laércio Benko
Relator

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. David Soares

Ver. Jair Tatto

Ver. Abou Anni

Ver. Paulo Fiorilo

Ver. Ricardo Nunes

17 - RELCOM
17- 01341/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 10 / 10 / 14

Pág. 178 Col. 2

Conferido [assinatura]
 Vinícius Moreira do Nascimento
 RF. 11.261

À SGP 21

São Paulo 13 / 10 / 14

[assinatura]
 Vinícius Moreira do Nascimento
 RF. 11.261

Sequel(m), juntado(s), nesta
 data, documento(s) rubricado(s)
 sob nº(s) 54 e
 folha de informação sob
 nº 04/01/14
 Rodrigo A. Romão
 Técnico Administrativo
 RF. 11.261



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

do processo nº 01-0782 de 2013

Papel para informação, rubricado como folha nº 54

02/01/2017 (a)

Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11.401

À SGP - 33

Sr. Supervisor,

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

02/01/2017

Rodrigo Abílio Tomaz
RF 11.401
Técnico Administrativo
SGP.21

117521

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

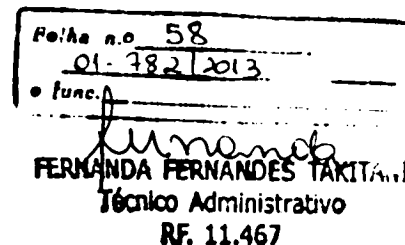
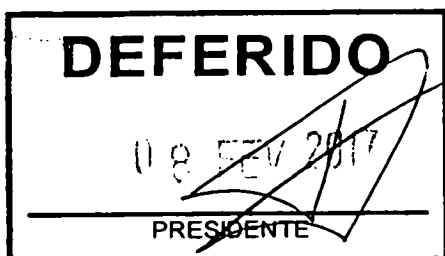
fls. 68

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO	
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	57 fl. —
Arquivado em	04/01/2017 —
O Func.º	_____

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Segue(m) juntado(s), nesta data,	
documento(s) rubricado(s) sob	
n.º 68	e folha de informação
sob nº 59	13/02/2017

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467



REQUERIMENTO

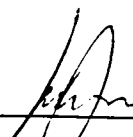
RDS

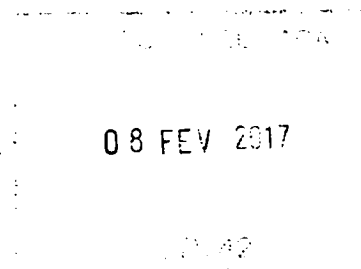
62/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) do Nobre VEREADOR DAVID SOARES, elencada(s) a seguir: PL635/2009, PL33/2010, PL44/2011, PL53/2011, PL67/2011, PL101/2011, PL118/2011, PL165/2011, PL195/2011, PL196/2011, PL253/2011, PL277/2011, PL295/2011, PL446/2011, PL471/2011, PL495/2011, PL513/2011, PL539/2011, PL582/2011, PL611/2011, PL25/2012, PL28/2012, PL35/2012, PL77/2012, PL86/2012, PL91/2012, PL163/2012, PL239/2012, PL264/2012, PL268/2012, PL273/2012, PL285/2012, PL333/2012, PL338/2012, PL339/2012, PL393/2012, PL421/2012, PL438/2012, PL464/2012, PL486/2012, PL493/2012, PL519/2012, PL529/2012, PL542/2012, PR2/2012, PR11/2012, PL130/2013, PL132/2013, PL188/2013, PL210/2013, PL350/2013, PL408/2013, PL521/2013, PL522/2013, PL733/2013, PL782/2013, PL791/2013, PL792/2013, PL800/2013, PL834/2013, PL836/2013, PL868/2013, PL878/2013, PL37/2014, PL38/2014, PL241/2014, PL394/2014, PL403/2014, PL404/2014, PL405/2014, PL419/2014, PL463/2014, PL464/2014, PL465/2014, PL477/2014, PL478/2014, PL479/2014, PL493/2014, PL494/2014, PL515/2014, PL557/2014, PL405/2015, PL515/2015, PL550/2015, PL554/2015, PL600/2015, PL699/2015, PL701/2015, PL702/2015, PL707/2015, PDL101/2016, PL244/2016, PL245/2016, PL287/2016, PL419/2016, PL420/2016.

Sala das Sessões, 06 de fevereiro de 2017


Vereador David Soares
Líder do DEMOCRATAS





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 59

do processo nº 01-782 de 20.13.13.02.2017 (a)

Fernanda Fernandes Takita
FERNANDA FERNANDES TAKITA
Técnico Administrativo
RF. 11.467

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

09/02/2017

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

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-62/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

13 / 02 / 2017

Ubirajara de Farias Prestes Filho
UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A SGP-21
14, 02, 17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Assinatura e rubrica
Data e hora (dd/mm/aa) rubrica(s)
sobr. n.º(s) 60
folha de 26, 09, 17

Marcia Gzotti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 5.588

- "PL 782/2013, dos Vereadores DAVID SOARES (DEMOCRATAS), EDUARDO TUMA (PSDB) E CORONEL CAMILO (PSD). Autoriza o Poder Executivo disponibilizar meios de pagamento de passagens através de celulares nos transportes públicos no Município de São Paulo. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA."

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Em discussão.

Tem a palavra, para discutir, o nobre Vereador Eduardo Tuma.

O SR. EDUARDO TUMA (PSDB) - (Pela ordem)- Sr. Presidente, retire a minha inscrição.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Retire-se a inscrição do nobre Vereador Eduardo Tuma.

Não há mais oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos o Substitutivo da Comissão de Administração Pública ao PL 782/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

Passemos ao item seguinte.

- "PL 275/2017, da Vereadora EDIR SALES (PSD). Inclui Parágrafo ao artigo 7º da Lei 13.194, de 24 de outubro de 2001, possibilitando que o transporte do servidor da Guarda Civil Metropolitana seja por meio de transporte particular, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara."