

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

PROJETO DE LEI 01 - 0419 / 2012 DE 2012

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0419 / 2012 DE 25/09/2012

PROMOVENTE: VEREADOR AURELIO NOMURA

E M E N T A: DISPÕE SOBRE A VISTORIA SEMESTRAL OBRIGATÓRIA EM VEÍCULOS
 DE TRANSPORTE ESCOLAR, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete do Vereador Aurélio Nomura

Fls. 1
Folha nº 01 do proc.
Nº 01-419 de 12
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

"Dispõe sobre a vistoria semestral obrigatória em veículos de transporte escolar, e dá outras providências".

01 - PL
01- 00419/2012

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A**:

Art. 1º Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares registrados no Município de São Paulo deverão ser submetidos à vistoria semestral obrigatória.

Art. 2º As vistorias semestrais de que trata o art. 1º desta Lei deverão ser realizadas nas Subprefeituras, nos dias úteis e aos sábados.

Art. 3º A vistoria compreenderá os equipamentos obrigatórios e os de segurança estabelecidos na legislação vigente.

Art. 4º Caso o veículo tenha sido apresentado à inspeção, dentro do prazo estipulado no art. 1º desta Lei, e ocorrida a sua reprovação, poderá ser novamente inspecionado, em até cinco dias úteis após o término do período de vistoria determinado, mantendo-se o impedimento do transporte de escolares até o saneamento das irregularidades.

Art. 5º Os locais responsáveis pela realização da vistoria deverão adotar providências para o agendamento com hora marcada.

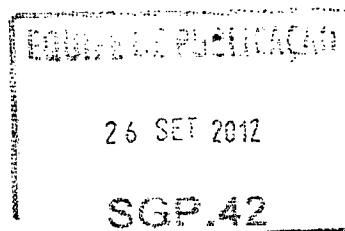
Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões,

AURÉLIO NOMURA
Vereador



Protocolo Legislativo - SGP.42
17/12 25/09/2012 006520

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
— a 2 o folha de informação
sob nº 3. 27.1.9.1/2
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO***Gabinete do Vereador Aurélio Nomura*

Fls. 3

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-419-0012
Adelina Ciconi - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

A presente propositura objetiva disciplinar, no âmbito do Município de São Paulo, a realização de vistorias semestrais nos veículos de transporte de escolares.

A proposta se originou de inúmeras reclamações dos condutores dos veículos que transportam escolares em São Paulo, legitimando ainda mais sua propositura.

De acordo com o sistema atual, as vistorias se encontram concentradas no pátio do Pari, único local autorizado para realizar esta inspeção, fazendo com que os condutores percam horas em suas filas.

Neste contexto, a propositura objetiva democratizar a escolha do local de vistoria, descentralizando para as Subprefeituras, que são em número maior, agilizando o tempo de inspeção dos veículos.

Com estas alterações, cumpre-se o disposto no art. 136, inciso II, do Código de Trânsito Nacional, que impõe a obrigatoriedade de inspeção semestral para a verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança dos veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, sem sacrifício da população e dos condutores.

Ademais, o projeto se mostra oportuno ao permitir aos condutores de veículos escolares a possibilidade de escolha do local da vistoria de acordo com sua conveniência.

Portanto, diante do exposto e, tendo em vista que a proposta expressa a vontade da população, conto com o apoio de meus Nobres Pares na aprovação deste projeto de lei.

AURÉLIO NOMURA
VEREADOR



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 419 de 20 12 27 19 11 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE 20 SET 2012

ÀS COMISSÕES DE:

Educação, Cultura e Esporte

PRESIDENTE

JOSE POLICE NETO

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das
Proposituras

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

27/19/2012

Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP-22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

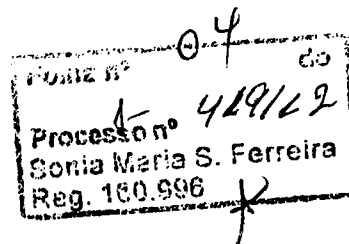
EM 29/09/12 ÀS 13 H

POU. **Sonia**

SAÍDA: _____

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue em juntado(s) o(s) documento(s) do
n.º 04/62. S.P. 08/10/12

Adriana M. S. Ferreira
Assistente Parlamentar

**SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA****PL Nº 0419/12**

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial – especialmente art. 105 e 136 e ss – transporte escolar);
- Lei Federal nº 10.880, de 9 de junho de 2004, que institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, e dá outras providências;
- Portaria do DETRAN nº 503/09, que dispõe sobre a expedição de autorização destinada aos veículos de transporte escolar, nos termos do art. 136 do Código de Trânsito Brasileiro;
- Lei Municipal nº 10.154, de 07 de outubro de 1986, que dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.272, de 12 de novembro de 1992, que dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos estabelecimentos de ensino em veículos de transporte escolar;
- Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.157, de 09 de agosto de 1996, que altera o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.697, de 22 de dezembro de 2003, que dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta;
- Lei Municipal nº 14.011, de 23 de junho de 2005, que dispõe sobre a obrigatoriedade de curso específico para condutores e auxiliares de transporte escolar, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.717, de 17 de abril de 2008, que altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996;



Folha nº	05	do
Processo nº	429/12	
Sonia Maria S. Ferrelra		
Reg. 100.996		

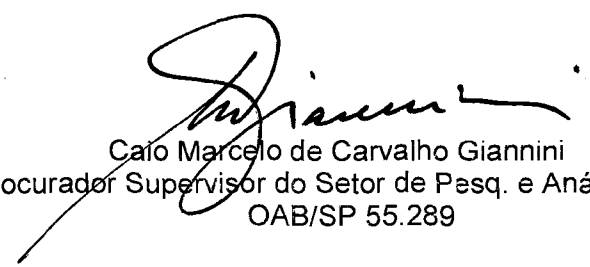
- Decreto nº 43.582, de 05 de agosto de 2003, que institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, bem como de carga a frete e moto-frete;
- Portaria nº 125/05, da Secretaria Municipal de Transporte, que dispõe sobre renovação e vistoria da frota de veículos do serviço de transporte escolar;
- Portaria nº 6/12, da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, que dispõe sobre o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (cópia parcial);
- PL 0420/07, do Vereador Abou Anni, que dispõe sobre o estabelecimento de pontos fixos e determinados para o estacionamento de veículos que transportam escolares;
- PL 0106/2011, do Vereador Chico Macena, que altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso";
- PL 0227/2011, do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio;
- PL 0297/2011, do Vereador Aníbal de Freitas, que dispõe sobre a concessão de bônus destinado à inspeção veicular ambiental como incentivo à redução de acidentes de trânsito;
- PL 0360/12, do Vereador Arselino Tatto, que dispõe sobre a vistoria de veículos destinados ao transporte escolar na cidade de São Paulo, previsto na Lei nº 13.241 e regulamentada pelo Decreto 43.582/2003.

Cópia dos textos acima indicados acompanha a presente informação.

A pesquisa legislativa informa que os Projetos Legislativos nº 0360/12 e nº 0419/12 tratam do mesmo assunto, mas de modo diverso, não se tratando de matérias com idêntico teor.

Envio a SGP.22 para as providências cabíveis e posterior remessa à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

São Paulo, 05 de outubro de 2012.


Caio Marcelo de Carvalho Giannini
Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 55.289



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

folha nº	06	de
Processo nº	419/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

Mensagem de veto

Vide texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do

Folha nº	do
Processo nº	919/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 160.996	

, , -e) de aprendizagem.

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 98. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões são obrigados a atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir

certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

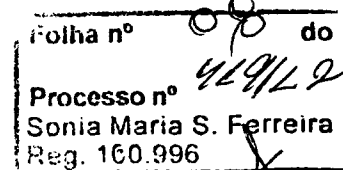
§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos



novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no caput não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.

Art. 111. É vedado, nas áreas envidraçadas do veículo:

I - (VETADO)

II - o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.

III - aposição de inscrições, películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas, quando comprometer a segurança do veículo, na forma de regulamentação do CONTRAN. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

Parágrafo único. É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo se não colocar em risco a segurança do trânsito.

~~Art. 112. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devam fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos. (Revogado pela Lei nº 9.792, de 1999)~~

Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e autopeças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários, a terceiros, e ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na sua fabricação.

Seção III Da Identificação do Veículo

estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino.

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - Inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

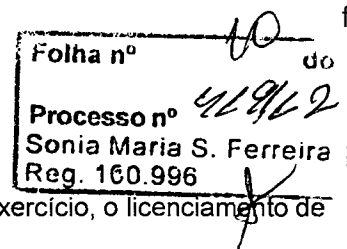
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.



Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

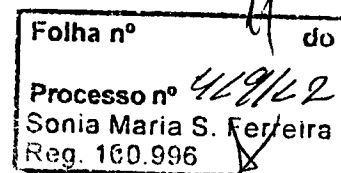
II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 139. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.



CAPÍTULO XIII-A DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto: (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

I – registro como veículo da categoria de aluguel; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de **side-car**, nos termos de regulamentação do Contran. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 10.880, DE 9 DE JUNHO DE 2004.

Processo nº 419/2012
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

Conversão da MPv nº 173, de 2004

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

~~Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos do ensino fundamental público, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei.~~

~~Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009).~~

~~§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar oferecido pelos entes referidos no caput deste artigo.~~

Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alunos da educação básica pública residentes em área rural que utilizem transporte escolar oferecido pelos entes referidos no caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 2º O Conselho Deliberativo do FNDE divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, a periodicidade dos repasses, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do PNATE, observado o montante de recursos disponíveis para este fim constante da Lei Orçamentária Anual, e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

§ 3º Os recursos financeiros a serem repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de que trata o § 1º deste artigo serão calculados com base nos dados oficiais do censo escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento.

§ 4º A assistência financeira de que trata este artigo tem caráter suplementar, conforme o disposto no inciso VII do art. 208 da Constituição Federal, e destina-se, exclusivamente, ao transporte escolar do aluno.

§ 5º Os Municípios poderão proceder ao atendimento do transporte escolar dos alunos matriculados nos estabelecimentos estaduais de ensino, localizados nas suas respectivas áreas de circunscrição, desde que assim acordem os entes, sendo, nesse caso, autorizado o repasse direto do FNDE ao Município da correspondente parcela de recursos, calculados na forma do § 3º deste artigo.

§ 6º O repasse previsto no § 5º deste artigo não prejudica a transferência dos recursos devidos pelo Estado aos

Municípios em virtude do transporte de alunos matriculados nos estabelecimentos de ensino estaduais nos Municípios.

Art. 3º Fica instituído o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo FNDE, com o objetivo de ampliar a oferta de vagas na educação fundamental pública de jovens e adultos, em cursos presenciais com avaliação no processo, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos sistemas de ensino estaduais, municipais e do Distrito Federal.

~~§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas mensais, à razão de 1/12 (um doze avos) do valor previsto para o exercício e calculado com base no número de matrículas na modalidade de ensino de que se refere o caput deste artigo, exceto para o exercício de 2004, cujo repasse será objeto de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.~~

~~§ 1º O valor da assistência financeira será estabelecido em ato do Ministro de Estado da Educação e terá como base: (Redação dada pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

~~I - o número de estudantes atendidos exclusivamente na educação de jovens e adultos nos estabelecimentos públicos de ensino, cujas matrículas ainda não tenham sido computadas no âmbito do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB, de que trata a Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007, independentemente da situação cadastral no Censo Escolar; e (Incluído pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

~~II - o valor anual mínimo por aluno definido nacionalmente para educação de jovens e adultos do ano anterior ao da assistência financeira, nos termos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Incluído pela Medida Provisória nº 562, de 2012)~~

§ 1º O valor da assistência financeira será estabelecido em ato do Ministro de Estado da Educação e terá como base: (Redação dada pela Lei nº 12.695, de 2012)

I - o número de estudantes atendidos exclusivamente na educação de jovens e adultos nos estabelecimentos públicos de ensino, cujas matrículas ainda não tenham sido computadas no âmbito do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB, de que trata a Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007, independentemente da situação cadastral no censo escolar; e (Incluído pela Lei nº 12.695, de 2012)

II - o valor anual mínimo por aluno definido nacionalmente para educação de jovens e adultos do ano anterior ao da assistência financeira, nos termos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Incluído pela Lei nº 12.695, de 2012)

§ 2º O Conselho Deliberativo do FNDE divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos sistemas de ensino estaduais, municipais e do Distrito Federal, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, observado o montante de recursos disponíveis para este fim, constante da Lei Orçamentária Anual e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

~~§ 3º Os recursos financeiros a serem repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de que trata o § 1º deste artigo serão calculados com base:~~

~~I - nos dados oficiais do censo escolar realizado pelo INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento; ou~~

~~II - no número de alfabetizados pelo Programa Brasil Alfabetizado, nos termos da regulamentação.~~

Art. 4º A transferência de recursos financeiros, objetivando a execução descentralizada do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, será efetivada, automaticamente, pelo FNDE, sem necessidade de convênio, acordo, contrato, ajuste ou instrumento congênere, mediante depósito em conta-corrente específica.

§ 1º Os recursos financeiros de que trata o caput deste artigo deverão ser incluídos nos orçamentos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios beneficiados.

§ 2º Os saldos dos recursos financeiros recebidos à conta dos Programas a que se refere o caput deste artigo, existentes em 31 de dezembro, deverão ser reprogramados para o exercício subsequente, com estrita observância ao objeto de sua transferência, nos termos de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 3º A parcela dos saldos, incorporados na forma do § 2º deste artigo, que exceder a 30% (trinta por cento) do valor previsto para os repasses à conta do PNATE, no exercício no qual se der a incorporação, será deduzida daquele valor, nos termos de regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 4º Os saldos dos recursos financeiros apurados à conta do Programa de Apoio a Estados e Municípios para Educação Fundamental de Jovens e Adultos, instituído pela Medida Provisória nº 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, deverão ser incorporados, no exercício de 2004, ao Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, nos termos de regulamentação a ser expedida pelo Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 5º A regulamentação de que trata o § 4º deste artigo disporá, para o exercício de 2004, sobre a obrigatoriedade da utilização do saldo financeiro em ações específicas para educação fundamental pública de jovens e adultos, em cursos presenciais com avaliação no processo.

Processo nº 429162

Sonia Maria S. Furquim

~~Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e a aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pelos Conselhos previstos no art. 4º, § 1º, da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996.~~

~~§ 1º Fica vedado ao FNDE proceder ao repasse dos recursos dos Programas a que se refere o caput deste artigo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, na forma estabelecida pelo seu Conselho Deliberativo, comunicando o fato ao Poder Legislativo respectivo, quando esses entes:~~

- ~~I - utilizarem os recursos em desacordo com as normas estabelecidas para execução dos Programas; ou~~
- ~~II - apresentarem a prestação de contas em desacordo com a forma e prazo estabelecidos.~~

~~Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, pelos conselhos previstos no art. 24, § 13, da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009).~~

~~§ 1º Fica o FNDE autorizado a suspender o repasse dos recursos do PNATE nas seguintes hipóteses: (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009):~~

- ~~I - omissão na prestação de contas, conforme definido pelo seu Conselho Deliberativo; (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009);~~
- ~~II - rejeição da prestação de contas; ou (Redação dada pela Medida Provisória nº 455, de 2009);~~
- ~~III - utilização dos recursos em desacordo com os critérios estabelecidos para a execução do Programa, conforme constatado por análise documental ou de auditoria. (Incluído pela Medida Provisória nº 455, de 2009).~~

Art. 5º O acompanhamento e o controle social sobre a transferência e aplicação dos recursos repassados à conta do PNATE serão exercidos nos respectivos Governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios pelos conselhos previstos no § 13 do art. 24 da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 1º Fica o FNDE autorizado a suspender o repasse dos recursos do PNATE nas seguintes hipóteses: (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

I - omissão na prestação de contas, conforme definido pelo seu Conselho Deliberativo; (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

II - rejeição da prestação de contas; (Redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009)

III - utilização dos recursos em desacordo com os critérios estabelecidos para a execução do Programa, conforme constatado por análise documental ou de auditoria. (Incluído pela Lei nº 11.947, de 2009)

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios garantirão a infra-estrutura necessária à execução plena das competências dos Conselhos a que se refere o caput deste artigo.

§ 3º Os Conselhos a que se refere o caput deste artigo deverão acompanhar a execução do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, podendo, para tanto, requisitar do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios os dados, informações e documentos relacionados à utilização dos recursos transferidos.

Art. 6º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios apresentarão prestação de contas do total dos recursos recebidos à conta do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, na forma e prazo a serem definidos em regulamentação do Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 1º A prestação de contas dos Programas a que se refere o caput deste artigo será apresentada ao respectivo Conselho, no prazo estabelecido pelo Conselho Deliberativo do FNDE.

§ 2º Os Conselhos a que se refere o art. 5º desta Lei analisarão a prestação de contas e encaminharão ao FNDE demonstrativo sintético anual da execução físico-financeira dos recursos repassados à conta dos Programas, com parecer conclusivo acerca da aplicação dos recursos transferidos.

§ 3º O responsável pela prestação de contas, que inserir ou fizer inserir documentos ou declaração falsa ou diversa da que deveria ser inscrita, com o fim de alterar a verdade sobre o fato, responderá civil, penal e administrativamente.

§ 4º Os documentos que instruem a prestação de contas, juntamente com os comprovantes de pagamentos efetuados com os recursos financeiros transferidos na forma desta Lei, serão mantidos pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios em seus arquivos pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da data da aprovação da prestação de contas do FNDE pelo Tribunal de Contas da União.

15
§ 5º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão disponibilizar a documentação referida no § 4º deste artigo ao Tribunal de Contas da União, ao FNDE, aos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e aos Conselhos previstos no art. 5º desta Lei, sempre que solicitado, bem como divulgar seus dados e informações de acordo com a Lei nº 9.755, de 16 de dezembro de 1998.

Art. 7º A transferência dos recursos consignados no orçamento da União, a cargo do Ministério da Educação para execução do Programa Brasil Alfabetizado, quando destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observará as disposições desta Lei.

§ 1º O montante dos recursos financeiros será repassado em parcelas e calculado com base no número de alfabetizando e alfabetizadores, conforme disposto em regulamentação.

§ 2º O Ministério da Educação divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do Programa Brasil Alfabetizado, observado o montante de recursos disponíveis para este fim, constante da Lei Orçamentária Anual e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

§ 3º O Programa Brasil Alfabetizado poderá ser executado pelo FNDE, desde que os recursos sejam consignados ao orçamento daquele Fundo, ou a ele descentralizados.

Art. 8º A transferência de recursos financeiros, objetivando a execução descentralizada do Programa Brasil Alfabetizado, será efetivada, automaticamente, pelo Ministério da Educação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sem necessidade de convênio, acordo, contrato, ajuste ou instrumento congêneres, mediante depósito em conta-corrente específica.

§ 1º Os recursos financeiros de que trata o **caput** deste artigo deverão ser incluídos nos orçamentos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios beneficiados.

§ 2º Os saldos dos recursos financeiros recebidos à conta do Programa Brasil Alfabetizado, existentes em 31 de dezembro, deverão ser reprogramados para o exercício subsequente, com estrita observância ao objeto de sua transferência, nos termos da regulamentação.

~~§ 3º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

§ 3º A bolsa referida no § 1º do art. 11 desta Lei poderá ser paga ao voluntário diretamente pela União, observadas as normas do FNDE. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

Art. 9º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios apresentarão prestação de contas do total dos recursos recebidos à conta do Programa Brasil Alfabetizado, na forma e prazo a serem definidos em regulamentação.

Parágrafo único. O Ministério da Educação elaborará relatórios anuais da execução do Programa Brasil Alfabetizado, que serão submetidos à análise da Comissão Nacional de Alfabetização.

Art. 10. A fiscalização da aplicação dos recursos financeiros relativos aos Programas de que trata esta Lei é de competência do Ministério da Educação, do FNDE e dos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal e será feita mediante a realização de auditorias, fiscalizações, inspeções e análise dos processos que originarem as respectivas prestações de contas.

§ 1º A fiscalização de que trata o **caput** deste artigo deverá, ainda, ser realizada pelos Conselhos referidos no art. 5º desta Lei na execução do PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos e pela Comissão Nacional de Alfabetização na execução do Programa Brasil Alfabetizado.

§ 2º Os órgãos incumbidos da fiscalização da aplicação dos recursos financeiros destinados aos Programas de que trata esta Lei poderão celebrar convênios ou acordos, em regime de mútua cooperação, para auxiliar e otimizar o seu controle, sem prejuízo de suas competências institucionais.

§ 3º Qualquer pessoa física ou jurídica poderá denunciar ao Ministério da Educação, ao FNDE, aos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal, ao Ministério Público Federal, aos mencionados Conselhos e à Comissão Nacional de Alfabetização irregularidades identificadas na aplicação dos recursos destinados à execução dos Programas.

§ 4º A fiscalização do Ministério da Educação, do FNDE e dos órgãos do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo Federal ocorrerá de ofício, a qualquer momento, ou será deflagrada, isoladamente ou em conjunto, sempre que for apresentada denúncia formal de irregularidade identificada no uso dos recursos públicos à conta dos Programas.

§ 5º O órgão ou entidade concedente dos recursos financeiros repassados à conta dos Programas de que trata esta Lei realizará, nas esferas de governo estadual, municipal e do Distrito Federal, a cada exercício financeiro, auditoria da aplicação dos recursos relativos a esses Programas, por sistema de amostragem, podendo, para tanto, requisitar o encaminhamento de documentos e demais elementos que julgar necessários, bem como realizar fiscalização in loco ou, ainda, delegar competência nesse sentido a outro órgão ou entidade estatal.

Art. 11. As atividades desenvolvidas pelos alfabetizadores no âmbito do Programa Brasil Alfabetizado são consideradas de natureza voluntária, na forma definida no art. 1º e seu parágrafo único da Lei nº 9.608, de 18 de fevereiro de 1998.

§ 1º O alfabetizador poderá receber uma bolsa para atualização e custeio das despesas realizadas no desempenho de suas atividades no Programa.

§ 2º Os resultados e as atividades desenvolvidas pelo alfabetizador serão avaliados pelo Ministério da Educação.

§ 3º O valor e os critérios para concessão e manutenção da bolsa serão fixados pelo Ministério da Educação.

~~§ 4º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

~~§ 5º (Vide Medida Provisória nº 361, 2007)~~

§ 4º Entende-se por alfabetizadores os professores da rede pública ou privada ou outros agentes, nos termos do regulamento, que, voluntariamente, realizem as atividades de alfabetização em contato direto com os alunos e por coordenadores de turmas de alfabetização os que, voluntariamente, desempenhem supervisão do processo de aprendizagem dos alfabetizandos. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

§ 5º Aplica-se o regime desta Lei aos formadores voluntários dos alfabetizadores, nos termos do § 4º deste artigo, e aos tradutores e intérpretes voluntários da Língua Brasileira de Sinais - Libras que auxiliem na alfabetização de alunos surdos. (Incluído pela Lei nº 11.507, de 2007)

Art. 12. O art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, fica acrescido do seguinte § 5º: (Vide Medida Provisória nº 339, de 2006). (Revogado pela Lei nº 11.494, de 2007)

~~"Art. 4º~~

~~§ 5º Aos Conselhos incumbe acompanhar a aplicação dos recursos federais transferidos à conta do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e do Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos e, ainda, receber e analisar as prestações de contas referentes a esses Programas, formulando pareceres conclusivos acerca da aplicação desses recursos e encaminhando-os ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE." (NR) (Revogado pela Lei nº 11.494, de 2007)~~

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 9 de junho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Fernando Haddad

Este texto não substitui o publicado no DOU de 11.6.2004

Portaria Detran 503/2009 - Dispõe sobre a expedição de autorização destinada aos veículos de transporte escolar, nos termos do artigo 136 do Código de Trânsito Brasileiro
17/03/2009

Folha nº 1 de 1
Processo nº 429/2
Sonia Maria S. Ferreira
Rég. 160.996

O Delegado de Polícia Diretor do Departamento Estadual de Trânsito, considerando a competência conferida ao órgão executivo estadual de trânsito, nos termos do artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a disposição cogente do artigo 136 do Código de Trânsito Brasileiro, impondo o atendimento de requisitos mínimos para a circulação de veículos destinados ao transporte escolar;
Considerando as regras complementares contidas nos artigos 137 a 139 e 329, todos do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando que a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, e a Lei Estadual nº 12.907, de 15 de abril de 2008, tratam da promoção da acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção;

Considerando a necessidade de regular as modificações nos veículos especialmente destinados ao transporte de escolares com necessidades especiais, conceituado nesta Portaria como "Transporte Escolar Especial - Tesp";

Considerando o disposto no Processo DETRAN nº 14.399-5/2009, contemplando proposta da Divisão de Controle e Fiscalização de Veículos e Condutores deste Departamento quanto à vedação de modificações das características originais do veículo com o objetivo de ampliar a capacidade nominal de lotação para o transporte de escolares, bem como disciplinar as adaptações necessárias ao transporte escolar especial;

Considerando, finalmente, que cabe a este órgão executivo estadual de trânsito promover ações necessárias para a diminuição do número de acidentes de trânsito, proporcionando conforto aos usuários dos veículos destinados ao transporte de escolares, resolve:

Capítulo I
Do Transporte Escolar

Art. 1º - O transporte coletivo de escolares será regido pelas normas estabelecidas nesta Portaria.

Art. 2º - O condutor de veículo destinado ao transporte de escolares deverá cumprir com os seguintes requisitos:

I – idade superior a vinte e um anos;

II – habilitação na categoria "D";

III – aprovação em curso especializado, nos termos da normatização determinada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

IV – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V – apresentação de certidão negativa do registro de distribuição criminal, relativa aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, conforme exigência prevista no artigo 329 do CTB.

Art. 3º - O veículo destinado à condução coletiva de escolares, para fins de circulação nas vias abertas à circulação, deverá atender aos seguintes requisitos:

I – registro como veículo de passageiros, classificado na categoria aluguel;

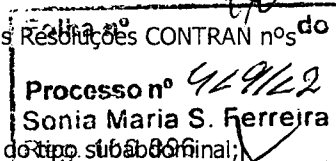
II – pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, padrão Helvética Bold, em preto, com altura de vinte a trinta centímetros, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

III – equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade de tempo (tacógrafo);

IV – lanternas de luz branca, fosca ou amarela, dispostas nas extremidades da parte superior dianteira, e de luz vermelha nas extremidades da parte superior traseira;

V – cintos de segurança em número igual à lotação, atendidas as exigências das Resoluções CONTRAN nºs 48/98 e 278/08, especialmente:

- a) para o condutor deverá ser do tipo três pontos, com ou sem retrator;
- b) para os passageiros poderá ser do tipo três pontos, com ou sem retrator, ou do tipo subabdominal;



VI – extintor de incêndio com carga de pó químico seco ou de gás carbônico de quatro quilos, fixado na parte dianteira do comportamento destinado a passageiros;

VII – limitadores de abertura dos vidros corrediços, de no máximo dez centímetros;

VIII – dispositivos próprios para a quebra ou remoção de vidros em caso de acidente;

IX – todos os demais equipamentos obrigatórios, comuns aos veículos da mesma espécie, previstos no Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 1º Para atendimento do inciso II deste artigo será admitida a utilização de faixa adesiva em substituição à pintura, desde que atendidas todas as demais especificações, vedada a utilização de faixa imantada, magnética ou qualquer outro dispositivo que possa retirá-la, de forma temporária ou definitiva.

§ 2º O veículo da marca Volkswagen, modelo Kombi, deverá estar equipado com grade tubular afixada em seu interior, de forma a separar o compartimento traseiro sobre o motor do espaço destinado aos bancos.

Art. 4º - O veículo destinado ao transporte de escolares deverá ser submetido à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios, de segurança e demais requisitos previstos nesta Portaria, de acordo com o final de placa, obedecido o seguinte calendário:

Finais 1 e 2 - fevereiro e agosto

Finais 3 e 4 - março e setembro

Finais 5 e 6 - abril e outubro

Finais 7 e 8 - maio e novembro

Finais 9 e 0 - junho e dezembro

§ 1º A inspeção semestral será realizada pelas Divisão de Controle e Fiscalização de Veículo e Condutores ou Circunscrições Regionais de Trânsito, em face do local de registro do veículo, competindo aos seus dirigentes estabelecerem cronograma próprio, em face das peculiaridades e capacidade funcional de cada unidade.

§ 2º Para a realização da inspeção será exigido o pagamento de taxa de vistoria, fixada no valor de 5,500 UFESP, prevista no item 21 da Tabela "C" – Serviços de Trânsito da Lei Estadual nº 7.645/91, com suas posteriores alterações.

§ 3º O veículo não submetido à inspeção semestral ou reprovado pela unidade de trânsito terá o seu registro bloqueado.

§ 4º Aprovado na inspeção semestral, será expedida "AUTORIZAÇÃO PARA TRANSPORTE DE ESCOLARES", conforme modelo estabelecido no Anexo desta Portaria.

Capítulo II

Das Modificações das Características

Art. 5º - A realização de modificações das características originais do veículo, possuidor ou não de autorização para transporte de escolares, tendo por objetivo ampliar a capacidade nominal de lotação para o transporte escolar, dependerá:

I – veículo novo, modificado pelo fabricante ou montadora:

comprovação de código de marca/modelo/versão, com a indicação da capacidade nominal de lotação, atendidas as exigências previstas na Resolução CONTRAN nº 291/08;

II – tratando-se de transformação de veículo novo ou já registrado: comprovação prévia da obtenção de código de marca/modelo/ versão pela pessoa jurídica que irá realizar a transformação/modificação, respeitando o disposto nas resoluções CONTRAN nº 291/08 e 292/08, observados os seguintes requisitos:

- a) prévia autorização da autoridade responsável pelo registro e licenciamento;

b) realizada a transformação/modificação, para emissão do CRV, apresentação de cópia autenticada do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT, nota fiscal da transformação/modificação, licenciada pelo DENATRAN e certificado de Segurança Veicular – CSV emitido por Instituição Técnica e demais exigências estabelecidas pelo órgão executivo estadual de trânsito.

Processo nº 929122
Sonia Maria S. Ferreira
Req. capacidade

Parágrafo único. Quando a modificação de característica envolver aumento da capacidade nominal de lotação, para fins de autorização para o transporte de escolares, deverão ser observadas as restrições estabelecidas na Tabela de Modificações Permitidas, conforme disposto nas resoluções CONTRAN nº 291/08 e 292/08, na seguinte ordem:

I – tipo camioneta/carga transformado em microônibus/passageiro: aumento da lotação com quantidade final menor de 21 lugares;

II – microônibus, espécie passageiro, mantido o mesmo tipo/espécie: aumento da lotação com quantidade final maior que 10 e menor que 21 lugares;

III – ônibus, espécie passageiro, mantido o mesmo tipo/espécie: aumento da lotação com quantidade final maior que 21 lugares.

Art. 6º - A realização de modificações das características originais do veículo com vista ao transporte escolar especial dependerá, além do atendimento dos requisitos estabelecidos na legislação de trânsito, de prévia e específica autorização do Diretor do Departamento Estadual de Trânsito.

§ 1º Considera-se transporte escolar especial aquele destinado ao atendimento aos escolares portadores de necessidades especiais ou com dificuldade de locomoção, cuja lotação máxima será estipulada após autorização do órgão executivo estadual de trânsito.

§ 2º O pedido deverá ser formulado pelo fabricante, montadora ou empresa capacitada, previamente credenciada pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualificação, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I - licença para uso da configuração de veículo ou motor, emitida pelo IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente;

II - laudo de capacitação técnica, emitido pelo INMETRO;

III - projeto de engenharia e memorial descritivo contendo todas as especificações técnicas concernentes à modificação das características do veículo;

IV - certificado de segurança veicular - CSV;

V - fotografias externas e internas do veículo ou protótipo;

VI - comprovante de pagamento de taxa de vistoria de veículo, prevista no item 21 da Tabela "C" - Serviços de Trânsito - Lei Estadual nº 7.645/91, com suas posteriores alterações; e VII - laudo de inspeção realizado pelas Divisão de Controle e Fiscalização de Veículos e Condutores do DETRAN ou Circunscrições Regionais de Trânsito, em face do local de registro do veículo.

Capítulo III Das Disposições Gerais

Art. 7º - O condutor deverá portar relação atualizada de cada escolar transportado, contendo nome, data de nascimento e telefone.

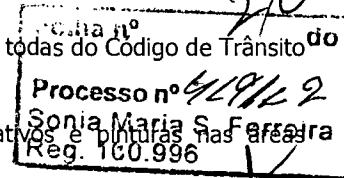
Art. 8º - Aquele que deixar de operar no transporte escolar deverá requerer a alteração da categoria do veículo para particular, providenciando sua total descaracterização, impondo a devolução da "AUTORIZAÇÃO" a que se refere esta Portaria.

Art. 9º - A autoridade de trânsito responsável pela expedição da autorização, nos casos de impossibilidade temporária de utilização do veículo autorizado, em decorrência de roubo, furto, avaria ou situação previamente comprovada, poderá conceder autorização temporária, com validade máxima de até trinta dias, permitindo que o condutor possa transportar os escolares em outro veículo.

Parágrafo único. A expedição da autorização temporária dependerá do atendimento de todos os requisitos de segurança estabelecidos nesta Portaria, após aprovação em vistoria realizada pela unidade de trânsito.

Art. 10 - A inobservância do disposto nesta Portaria sujeitará o infrator às penalidades e medidas

administrativas previstas nos artigos 167, 168, 230, VIII e XX, 231, VII e 237, todas do Código de Trânsito do Brasileiro, dentre outras, conforme o caso.



Art. 11 - Fica vedado a aposição de inscrições, anúncios, painéis decorativos e pinturas nas áreas envidraçadas do veículo.

Art. 12 - O disposto nesta Portaria não exclui a competência municipal para o estabelecimento de outros requisitos ou exigências para o transporte de escolares.

Art. 13 - Fica garantido o direito de circulação, até o sucateamento ou saída do sistema escolar, ao veículo modificado antes da data estabelecida para a produção dos efeitos desta Portaria, desde que o proprietário tenha cumprido todos os requisitos exigidos para a sua regularização, mediante comprovação no Certificado de Registro de Veículo – CRV e no Certificado de Licenciamento Anual – CRLV.

Art. 14 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 11 de maio de 2009, quando revogará a Portaria DETRAN nº 1.153, de 26 de agosto de 2002, e demais Portarias que aprovaram as transformações de veículos realizadas por empresas autorizadas pelo Departamento Estadual de Trânsito.

(IMAGENS NÃO DISPONIVEL, FAVOR SOLICITAR PORTARIA COMPLETA NO SINDICATO DOS DESPACHANTES)

LEI Nº 10.154 , DE 07 DE Outubro DE 1986

Dispõe sobre o transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Folha nº

do

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 23 de setembro de 1986, decretou e eu promulgo a seguinte lei.

Processo nº

Unia Maria S. Ferreira

160.996

Art. 1º - O serviço de Transporte coletivo de escolares no âmbito do Município de São Paulo será operado mediante prévia obtenção de Certificado de Registro junto à Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 2º - O Certificado de Registro de que trata o artigo anterior será expedido em favor de pessoa física ou jurídica que comprovar o atendimento das exigências a serem estabelecidas em decreto do Executivo, a ser expedido no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 3º - A inobservância das normas estabelecidas para a operação do serviço implicará na aplicação de multa correspondente a 5 (cinco) Unidades de Valor Fiscal do Município de São Paulo - UFM.

Parágrafo único - Na reincidência, a multa será aplicada em dobro e o veículo apreendido, até que sejam cumpridas as exigências legais estabelecidas.

Art. 4º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 07 de Outubro de 1986, 4339 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

MONICA HERMAN SALEM CAGGIANO, Respondendo pelo Expediente da Secretaria dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELLA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 07 de Outubro de 1986.

SUELLY PENHARRUBIA FAGUNDES, Secretária do Governo Municipal

Folha nº 22 do
Processo nº 469/2
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

LEI Nº 11.272, DE 12 DE NOVEMBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 456/91, do Vereador Antonio José da Silva Filho)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos estabelecimentos de ensino em veículos de transporte escolar, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de outubro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica obrigatória a identificação em veículos de transporte escolar, dos estabelecimentos de ensino a que prestam serviço.

Parágrafo único - A identificação deverá conter: nome, endereço e telefone do estabelecimento de ensino, ou ainda do proprietário ou responsável, na parte lateral externa do veículo, inscrita em letras pretas visíveis e abaixo da faixa do dístico "ESCOLAR".

Art. 2º - Os veículos de transporte escolar do Município de São Paulo deverão também ter suas divisórias, encostos e arestas revestidos com material acolchoado e demais superfícies internas rombas.

Art. 3º - O descumprimento ao disposto nesta lei sujeitará o infrator do pagamento de multa correspondente a 20 UFM's (Unidade Fiscal do Município), dobrada na reincidência.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de novembro de 1992, 439ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de novembro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 11.733, DE 27 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e da outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de março de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Folha nº 27 do
Processo nº 41942
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo preço público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 10 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de março de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de março de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

24
Folha nº do
Processo nº 429/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

LEI N. 12.157 - DE 9 DE AGOSTO DE 1996

Introduz alterações no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 262/96, do Executivo)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de agosto de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a antecipar o cronograma de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995.

Art. 2º Os veículos que em razão de sua destinação ou emprego devam circular com maior intensidade poderão ser obrigados a se submeter a mais de uma inspeção anual.

Art. 3º O proprietário que circular com veículo, sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura, sofrerá a aplicação de multa no valor de 300 (trezentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIRs, por evento, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º Os débitos oriundos da aplicação das penas previstas nesta Lei serão inscritos como Dívida Ativa do Município.

§ 2º As penalidades referidas nesta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 4º Poderá ser adotado, a critério da autoridade, sistema eletrônico de fiscalização de veículos.

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

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

Folha nº	25	do
Processo nº	429122	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

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

Folha nº	26	do
Processo nº	42.912.2	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 160.996		

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;

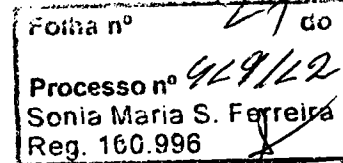
II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 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



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;

Folha nº 28 do
Processo nº 44912
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

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.

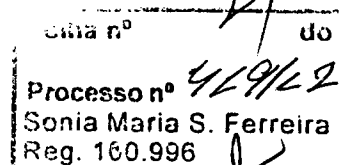
Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias 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;



- 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;

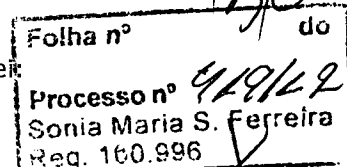
II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

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:



Processo nº 419/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

- 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.

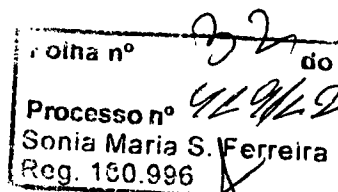
§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

- 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:

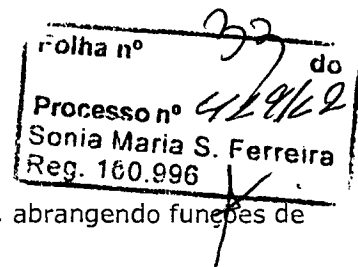
I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

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



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.

34
 Folha nº 34 do
 Processo nº 429/12
 Sonia Maria S. Ferreira
 Reg. 150.886

Parágrafo único - A São Paulo Transportes 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 n.º 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 EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

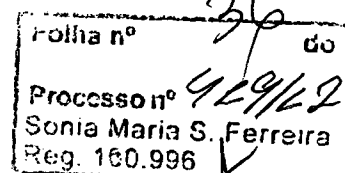
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Folha nº 25 do
Processo nº 419/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal



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

Dispõe sobre a criação do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito - Vai e Volta, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

MARTA SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 27 de novembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

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

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

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

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

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

I - problemas crônicos de saúde;

II - menor faixa etária;

III - menor renda familiar;

IV - maior distância entre a residência e a escola.

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

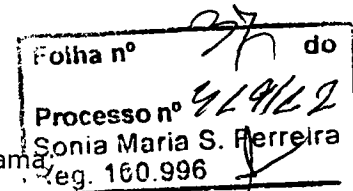
§ 2º - Para os fins de aferição da renda familiar mencionada no inciso III deste artigo, considera-se família o núcleo de pessoas formado por, no mínimo, um dos pais ou responsável legal, filhos e/ou dependentes que estejam sob tutela ou guarda, devidamente formalizados pelo juízo competente, bem como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

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

I - as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;

II - a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;

III - os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte entre a residência e o estabelecimento de ensino;



IV - as incumbências de cada Secretaria na viabilização do Programa;

V - os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;

VI - os prazos para a implementação do Programa.

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

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

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

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

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

Art. 12 - (VETADO)

§ 1º - (VETADO)

§ 2º - (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUÍZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

MARIA APARECIDA PEREZ, Secretária Municipal de Educação

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de dezembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

folha nº 270 de 429/12
 Processo nº
 Sonia Maria S. Ferreira
 Reg. 160.996

LEI Nº 14.011, DE 23 DE JUNHO DE 2005

(Projeto de Lei nº 171/05, da Vereadora Noemi Nonato - PSB)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de curso específico para condutores e auxiliares de transporte escolar e dá outras providências.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Torna-se obrigatório aos condutores e auxiliares de veículo escolar participarem de curso específico para o transporte de crianças especiais.

Art. 2º A autoridade administrativa competente deverá instituir regras e condições para a formação dos mesmos.

Art. 3º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações consignadas no orçamento.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei em prazo não superior a 60 (sessenta) dias, a partir da data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

JOSÉ ARISTODEMO PINOTTI, Secretário Municipal de Educação

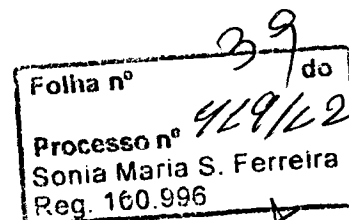
FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

MARA CRISTINA GABRILLI, Secretária Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal



LEI Nº 14.717, DE 17 DE ABRIL DE 2008
(Projeto de Lei nº 122/08, do Executivo)

Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, à concessionária." (NR)

"Art. 5º.

Parágrafo único. O Executivo, por meio de decreto, estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo." (NR)

"Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET proceder à fiscalização e autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados." (NR)

Art. 2º. O art. 3º da Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. O proprietário que circular com veículo sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura fica sujeito à aplicação de multa no valor de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por circulação, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º.

§ 2º.

§ 3º. A multa deverá ser recolhida na forma, condições e prazos regulamentares.

§ 4º. A importância prevista no "caput" deste artigo será atualizada na forma do disposto no art. 2º, e seu parágrafo único, da Lei nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000.

§ 5º. Caso a multa prevista no "caput" deste artigo não seja paga até a data do vencimento, haverá incidência de:

I - correção monetária, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, da data de vencimento da multa até a data em que for efetuado o pagamento;

40

folha nº	do
Processo nº	419/12
Sonia Maria S. Ferreira	

865.150.896

II - juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, a partir do mês seguinte ao do vencimento, contando-se como mês completo qualquer fração dele." (NR)

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

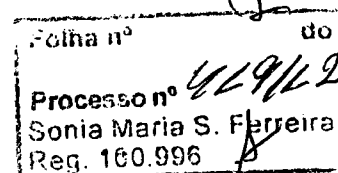
Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o art. 1º da Lei nº 12.157, de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de abril de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



DECRETO Nº 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

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

CONSIDERANDO que compete ao Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades;

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que institui o novo sistema de transporte urbano no âmbito municipal;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação de sistema de inspeção veicular eficaz, voltada a garantir maior segurança aos veículos autorizados, objetivando conforto e agilidade nos serviços de transporte prestados à população,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Inspeção de Segurança Veicular destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

§ 1º. As inspeções técnicas avaliarão as condições gerais da frota autorizada, garantindo perfeita identificação dos veículos, manutenção da segurança e atendimento às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, bem como às normas regulamentares expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Poderão ser incluídos no Programa ora instituído, a critério da autoridade competente, os veículos de uso do serviço público municipal.

§ 3º. Somente estarão autorizados a prestar os serviços de transporte referidos neste decreto, os veículos aprovados em vistoria e inspeção técnica veicular.

§ 4º. Os veículos reprovados ou que não efetuarem a inspeção devida não poderão operar os serviços a que estão vinculados, sob pena de apreensão, observadas as demais sanções previstas em regulamentos próprios expedidos pela autoridade competente.

Art. 2º. A vistoria e a inspeção técnica veicular serão realizadas por pessoas jurídicas devidamente credenciadas pelo IMETRO como Organismos de Inspeção Credenciados - OIC e pela Secretaria Municipal de Transportes para tal fim.

Art. 3º. Compete à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, facultada a delegação a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans, proceder ao credenciamento das instituições referidas no artigo 2º, definindo critérios e regulamento próprios, bem como expedir normas complementares para operacionalização do Programa, além de:

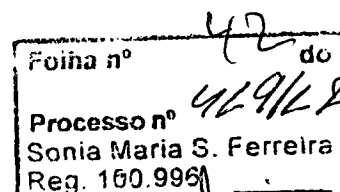
I - definir prioridades e prazos para execução das atividades de planejamento, organização, acompanhamento e controle das inspeções e vistorias dos veículos abrangidos pelo Programa;

II - definir a periodicidade da realização das inspeções e vistorias, inclusive quanto a reinspeção, de acordo com as necessidades de cada modalidade de transporte e dos veículos utilizados na prestação dos serviços;

III - manter e atualizar permanentemente o cadastro da frota de veículos sob concessão, permissão e controle do Município;

IV - estabelecer normas e critérios técnicos e administrativos necessários ao credenciamento de interessados ou à contratação para execução das inspeções de segurança;

V - proceder ao credenciamento de empresas para execução de vistorias e inspeções de



segurança;

VI - promover auditoria e controle das estações de inspeção e dos veículos da frota autorizada;

VII - estabelecer critérios para a auditoria dos serviços realizados no processo de inspeção e vistoria abrangidos pelo Programa.

Art. 4º. As inspeções de segurança e vistorias serão realizadas em estações de inspeção designadas pelas instituições credenciadas, após aprovação pela Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único. Somente poderão ser credenciadas como estações de inspeção para execução de vistorias e inspeções de segurança, entidades cujas instalações estejam situadas no Município de São Paulo e das quais não participem como sócios, acionistas, ou indiretamente, por intermédio de controladora ou por coligação, pessoas físicas ou jurídicas que desempenhem atividades no setor automotivo, nas áreas de fabricação, comercialização ou importação de veículos ou de autopeças, de oficinas mecânicas, de locadoras de veículos de transporte de passageiros ou de carga, ou, ainda, aquelas entidades que explorem atividade econômica diretamente beneficiada pela aprovação ou reprovação de veículos inspecionados, bem como funcionários ou dirigentes de entidades de classe vinculadas ao setor de transporte ou automotivo e empregados ou dirigentes de sociedades de economia mista voltadas aos serviços de transporte e trânsito.

Art. 5º. As empresas credenciadas observarão, na realização das inspeções de segurança, os requisitos e normas brasileiras aplicáveis, bem como as normas específicas editadas pelo Poder Público Municipal para cada tipo de veículo autorizado a prestar serviços de transporte.

Art. 6º. Os serviços prestados pelos Organismos de Inspeção Credenciados - OIC serão remunerados diretamente pelos tomadores, sem quaisquer ônus para a Prefeitura, na seguinte forma:

- I - motocicletas e assemelhados R\$ 14,00;
- II - veículos até 3.500 Kg(PBT)..... R\$ 41,00;
- III - veículos acima de 3.500Kg(PBT) até 8.000Kg(PBT)..... R\$ 76,00;
- IV - veículos acima de 8.000Kg (PBT) R\$ 98,00.

Art. 7º. Fica autorizada a veiculação de publicidade de caráter institucional e educativo, referente à atividade desenvolvida pelas empresas credenciadas, cuja avaliação e pertinência ficará a critério da Secretaria Municipal de Transportes, observada a legislação aplicável à espécie.

Art. 8º. As empresas credenciadas estarão sujeitas, no caso de descumprimento das disposições deste decreto e das demais normas complementares a serem editadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, às seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - em caso de reincidência, multa equivalente a maior remuneração dos serviços prestados;
- III - descredenciamento.

Parágrafo único. Sem prejuízo da aplicação de outras penalidades, será descredenciada, a critério da Administração Municipal, a empresa que deixar de atender às normas e diretrizes fixadas para a operacionalização e execução do Programa ora instituído, em especial quando:

- I - cobrar, por qualquer meio ou forma, remuneração diferenciada daquela autorizada pela Prefeitura;
- II - dar utilização diferente àquela permitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT à estação autorizada para realização dos serviços de inspeção;
- III - fraudar ou utilizar documento não aprovado pela Prefeitura para comprovar a realização de inspeção.

Art. 9º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de agosto de 2003, 450º da fundação de

42

Folha nº	do
Processo nº	42962
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 160.996	

São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de agosto de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | Governo

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

25°C 134km 9 e 0

Pesquisa de Legislação Municipal

**Nº 125 Ano: 2005 Secretaria: SMT
Departamento: DTP**

Voltar

Imprimir

Folha nº 44 do
Processo nº 429122
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

PORTARIA 125/05 - DTP/SMT DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES PÚBLICOS, DE 08 DE JULHO DE 2005

Trata da renovação e vistoria da frota de veículos do serviço de transporte escolar e dá outras providências.

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES PÚBLICOS, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO a necessidade de adequar a idade máxima em operação da frota vinculada ao serviço de transporte escolar, e;

CONSIDERANDO a necessidade de adequar a vistoria veicular quanto a sua periodicidade e especificidade, de forma a garantir a segurança e qualidade ambiental dos veículos da modalidade de transporte escolar;

RESOLVE:

Art. 1º - A redação do inciso XIV, do artigo 4º, da Portaria 118/98, alterado pela Portaria 230/00, no seu Parágrafo Segundo, passa a ser a seguinte: - "Parágrafo Segundo - A substituição do veículo, de acordo com sua idade máxima, deverá ocorrer até 15 de julho de 2006".

Parágrafo Primeiro - Quando a idade do veículo estiver compreendida entre 15 (quinze) e 25 (vinte e cinco) anos ou mais, no caso de ônibus, entre 10 (dez) e 15 (quinze) anos ou mais, no caso de microônibus, entre 8 (oito) e 10 (dez) anos ou mais, no caso Vans e assemelhados com motorização Diesel, e entre 6 (seis) e 10 (dez) anos ou mais, para Peruas tipo Kombi ou assemelhados, o veículo deverá obrigatoriamente ser submetido a vistoria quadrimestral, no DTP/CIT.

Parágrafo Segundo - Quando da renovação do CRM (PF/PJ) deverão ser recolhidos os preços públicos devidos.

Parágrafo Terceiro - No CRM dos veículos com idade acima do prazo legal, deverá constar que "O veículo deverá ser substituído até 15/07/2006, impreterivelmente".

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data da sua publicação.

PORTARIA 125/05 - DTP/SMT

REPUBLICAÇÃO

Trata da renovação e vistoria da frota de veículos do serviço de transporte escolar e dá outras providências.

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES PÚBLICOS, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO a necessidade de adequar a idade máxima em operação da frota vinculada ao serviço de transporte escolar, e;

CONSIDERANDO a necessidade de adequar a vistoria veicular quanto a sua periodicidade e especificidade, de forma a garantir a segurança e qualidade ambiental dos veículos da modalidade de transporte escolar;

RESOLVE:

Art. 1º - A redação do inciso XIV, do artigo 4º, da Portaria 118/98, alterado pela Portaria 230/00, no seu Parágrafo Segundo, passa a ser a seguinte: - "Parágrafo Segundo - A substituição do veículo, de acordo com sua idade máxima, deverá ocorrer até 15 de julho de 2006".

Parágrafo Primeiro - Quando a idade do veículo estiver compreendida entre 15 (quinze) e 25 (vinte e cinco) anos ou mais, no caso de ônibus, entre 10 (dez) e 15 (quinze) anos ou mais, no caso de microônibus, entre 8 (oito) e 10 (dez) anos ou mais, no caso Vans e assemelhados com motorização Diesel, e entre 6 (seis) e 10 (dez) anos ou mais, para Peruas tipo Kombi ou assemelhados, o veículo deverá obrigatoriamente ser submetido a vistoria quadrimestral, no DTP/CIT.

Parágrafo Segundo - Quando da renovação do CRM (PF/PJ) deverão ser recolhidos os preços públicos devidos.

Parágrafo Terceiro - No CRM dos veículos com idade acima do prazo legal, deverá constar que "O veículo deverá ser substituído até 15/07/2006, impreterivelmente".

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data da sua publicação.

[Voltar](#)

[Imprimir](#)

Processo nº 429/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

[Prefeitura da Cidade de São Paulo](#) | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | [São Paulo, 5 de Outubro de 2012](#) | [Contato](#) | [Mapa de site](#) |

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

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

25°C 134km 9 e 0

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 6 Ano: 2012 Secretaria: SVMA

Folha nº 41 do
Processo nº 429122
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

Voltar

Imprimir

PORTARIA 6/12 - SVMA

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal de Verde e do Meio Ambiente, autoridade municipal do Sistema Nacional do Meio Ambiente, no uso de suas atribuições legais e de acordo com a Lei Orgânica do Município de São Paulo, com a Lei Municipal nº 11.426/93 e com o Decreto Municipal nº 42.833/2003 e,

CONSIDERANDO que o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M-SP, instituído pela Lei Municipal nº 11.733/95, alterada pela Lei Municipal nº 12.157/96 e Lei Municipal nº 14.717/08, visa à avaliação da conformidade dos veículos em uso com suas especificações originais e foi implantado conforme Decreto Municipal nº 49.463/08 e revogado pelo Decreto Municipal nº 50.232/08;

CONSIDERANDO que o Decreto Municipal nº 52.118, de 07 de fevereiro de 2011, instituiu na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo;

CONSIDERANDO que a Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001 estabelece que compete ao Poder Público Municipal, dos municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos, no desenvolvimento de seus Programas estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível de comprometimento do ar;

CONSIDERANDO que o Decreto nº 50.232, de 17 de novembro de 2008, dispõe que a frota-alvo a ser inspecionada será definida pela SVMA e que a Resolução CONAMA nº 418/2009 permite a ampliação e restrição a critério do órgão responsável;

CONSIDERANDO que a Portaria Normativa nº 8 do IBAMA de 27 de abril de 2009 Autoriza a comercialização do estoque de passagem de motocicletas e similares de cada empresa solicitante detentora de LCM válidas para as fases PROMOT II para veículos produzidos ou importados até 31 de março de 2009;

CONSIDERANDO a Resolução CONAMA nº 418, de 25 de novembro de 2009, regulamentada pela Instrução Normativa IBAMA nº 06/2010 que estabelece os prazos de implantação do programa e requisitos técnicos para a avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso;

RESOLVE:

Art. 1º São objetos da inspeção anual de que trata o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, as seguintes classes de veículos automotores, independentemente do sistema de propulsão e do combustível utilizados:

I - ônibus, microônibus, vans e demais veículos similares usados para o transporte público de passageiros;

II - caminhões e demais veículos similares usados para o transporte de cargas;

III - camionetas de uso misto, vans, peruas, utilitários, picapes e automóveis;

IV - motocicletas, motonetas e triciclos de uso urbano.

Parágrafo único. Ficam isentos da inspeção ambiental veicular os veículos equipados com motor dois tempos, veículos movidos apenas por gás metano, veículos híbrido (movido por motor a combustão interna e elétrico) veículos de coleção, veículos cujo ano de fabricação seja igual ou abaixo do ano de 1965, os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVIM.

Art. 2º A frota-alvo a ser inspecionada é composta pela totalidade da frota registrada no Município de São Paulo, observadas as exceções do parágrafo do artigo anterior e o artigo 14.

Art. 3º Os veículos cujo ano de fabricação é o mesmo do ano em exercício, ou o ano de fabricação é o ano anterior, e realizou seu primeiro licenciamento no ano em exercício, bem como os veículos transferidos de outro Município ou do Distrito Federal para o Município de São Paulo, apenas e tão somente no ano de efetivação da transferência estão dispensados da inspeção.

Art. 4º Para os veículos de todos os tipos, as inspeções referentes ao ano em exercício deverão ser realizadas com antecedência de até 90 (noventa) dias da data limite para o licenciamento, sendo que o agendamento para a inspeção será liberado 120 dias antes da data limite para o licenciamento.

Folha nº 1
 Processo nº 44916-2
 Sonia Maria S. Ferreira
 Reg. 700.998

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

Parágrafo único. Após a data limite de inspeção os proprietários de veículos poderão agendar a inspeção ambiental veicular a qualquer momento, observado o disposto o artigo 6º.

Art. 5º O prazo limite para a realização da inspeção ambiental veicular para cada ano em exercício será até 31 de janeiro do ano subsequente.

§ 1º Os veículos que não realizaram a inspeção ambiental veicular ou não foram aprovados para um determinado ano exercício, de acordo com o prazo estipulado no "caput" deste artigo, serão bloqueados pelo Sistema de Gestão do Programa. Para a realização da inspeção do ano exercício subsequente, o proprietário pleiteará o desbloqueio por intermédio de procedimento a ser regulamentado pela SVMA.

§ 2º Para atendimento do prazo estipulado no "caput" deste artigo, a Concessionária poderá interromper a emissão de boletos de pagamento da tarifa, em data anterior ao prazo limite de inspeção, a fim de melhor adequar o atendimento.

Art. 6º O veículo que não realizar a inspeção ambiental veicular dentro do seu prazo legal previsto pela SVMA, terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.

Art. 7º A tarifa a ser cobrada dos proprietários de veículos, pela Concessionária para a realização da inspeção ambiental veicular para cada ano exercício será fixada em portaria específica desta Secretaria, junto com o calendário de inspeção.

§ 1º Para a inspeção ambiental veicular do ano exercício, a tarifa será recolhida em qualquer banco conveniado com a Concessionária. Não será realizada inspeção sem que haja o devido pagamento e agendamento.

§ 2º Para cada tarifa paga, o proprietário terá direito a uma inspeção e no caso de reprovação/rejeição, a uma única reinspeção, desde que realizada no prazo de 30 dias corridos, a contar da data da referida inspeção, desde que observado o prazo limite previsto no Artigo. 5º.

§ 3º Em caso da necessidade da realização de uma reinspeção após o prazo estabelecido no § 2º, ou de 2ª reprovação/rejeição a tarifa deverá ser recolhida novamente. Não será realizada reinspeção sem que haja o devido agendamento.

Art. 8º Os veículos do ciclo Diesel deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos II, III e VII desta Portaria, no que diz respeito a medições de opacidade e ao Anexo VI e VII no que diz respeito a ruído.

Art. 9º Os veículos do ciclo Otto deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos II e IV desta Portaria, no que diz respeito a emissões de gases e ao Anexo VI e VIII no que diz respeito a ruído.

Art. 10 - Os motocicletas e motonetas deverão ser inspecionados de acordo com a metodologia e limites estabelecidos nos Anexos II e V desta Portaria, no que diz respeito a emissões de gases e ao Anexo VI e IX no que diz respeito a ruído.

Art. 11 - A aprovação na inspeção ambiental veicular realizada no âmbito do Programa I/M-SP será atestada por meio de certificado e de selo emitidos pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e fornecidos pela Concessionária dos serviços de inspeção.

§ 1º O selo referido no "caput" deste artigo será afixado pelo Inspetor dos serviços de inspeção no pára brisa dianteiro do veículo ou, se não for possível, em local adequado e passível de fiscalização.

§ 2º No caso de aprovação, na inspeção será emitido Certificado de Aprovação, a ser entregue ao condutor do veículo.

§ 3º No caso de reprovação ou rejeição será emitido Relatório de Inspeção que indique o(s) motivo(s) de rejeição ou reprovação, conforme estabelecido nos respectivos procedimentos constantes dos Anexos desta Portaria, a ser entregue ao condutor do veículo.

§ 4º No caso de reprovação ou rejeição o veículo deverá ser a uma nova inspeção completa, sujeitando todos os itens à verificação independentemente de aprovação específica anterior.

§ 5º Caso o usuário do veículo se negue a permitir a realização de qualquer etapa ou procedimento da inspeção, o veículo será REJEITADO por "negativa pelo usuário de realização da inspeção".

Art. 12 - Os proprietários de veículos que necessitarem de reposição do selo, do certificado ou de ambos deverão requerê-lo(s) à SVMA através do DECONT.

Art. 13 - Fica estabelecida a inspeção viária como instrumento para a inspeção de veículos automotores, durante a circulação em vias de tráfego.

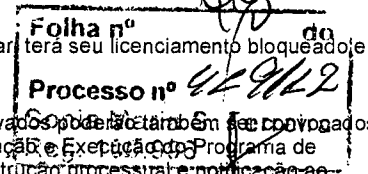
§ 1º O veículo detectado pela inspeção viária será convocado para no prazo de 30 dias contados do recebimento da intimação, proceder à inspeção veicular ambiental do veículo, de modo a atestar que os ruídos e gases emitidos estão compatíveis com os níveis estabelecidos nesta Portaria em centros de inspeção fixos.

§ 2º Após a aprovação na inspeção veicular ambiental, o veículo mencionado no "caput" deste artigo, estará liberado da inspeção prevista no calendário do ano em exercício.

§ 3º O veículo poderá ser convocado todas as vezes que for detectado pela inspeção viária, independentemente de ter sido aprovado anteriormente.

§ 4º O proprietário do veículo convocado, para agendamento da inspeção ambiental, seguirá o procedimento normal para realizar a inspeção ambiental veicular.

§ 5º O veículo detectado pela inspeção viária, que não efetuar a inspeção ambiental veicular, terá seu licenciamento bloqueado e estará sujeito às penalidades cabíveis.



Art. 14 – Os veículos cujo ano de fabricação seja igual ou abaixo do ano de 1955 e os aprovados para realização de inspeção extraordinária por discricionariedade da Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo, após a devida instrução processual e notificação ao proprietário do veículo, observados os parágrafos do artigo anterior.

Art. 15 - Competirá à Comissão de Implantação e Execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo, a fiscalização do disposto nesta Portaria, aplicando-se os dispositivos da legislação ambiental vigente.

Art. 16 - O disposto na Portaria 129/SVMA-G/2010 terá validade até o término do exercício de 2011, que se encerra em 31 de janeiro de 2012.

Art. 17 – Esta Portaria entrará em vigor em 1º de fevereiro de 2012, com exceção ao §5º, do artigo 11 e dos itens 2.2, “e” dos Anexos III, IV e V, que entrarão em vigor a partir de 30 de março de 2012, revogando-se quaisquer disposições em contrário.

ANEXO I

DEFINIÇÕES

Alterações no Sistema de Escapamento: alterações visualmente perceptíveis no sistema de escapamento (estado avançado de deterioração, componentes soltos, furos, entradas falsas de ar etc.) que impossibilitem ou afetem a medição dos gases de escapamento ou que comprometam o funcionamento do motor ou do sistema de controle de emissão.

Alterações nos Itens de Controle de Emissão: alterações visualmente perceptíveis (ausência, desconformidade com as especificações originais, inoperância ou estado avançado de deterioração) de componentes e sistemas de controle de emissão.

Assistente técnico ou equivalente, desde que devidamente habilitado para a função: é o funcionário que auxilia o inspetor e faz a interface com o usuário, conduz o veículo, orienta e dá explicações sobre os procedimentos e resultados. Ele não participa nem interfere no ensaio e não responde pelo resultado

Centros de Inspeção: locais construídos e equipados com a finalidade exclusiva de inspecionar a frota de veículos em circulação de modo seriado, quanto à emissão de poluentes, ruído e segurança.

CO: monóxido de carbono contido nos gases de escapamento, medido em % em volume.

Arquivo nº 01/77

Descontaminação do óleo de cârter: procedimento utilizado para que o excesso de gases contaminantes do óleo do cârter sejam recirculados através do sistema de recirculação dos gases do cârter e queimados na câmara de combustão pelo motor antes das medições. Este procedimento também assegura o aquecimento do sistema de pós-tratamento dos gases de escapamento (catalisador, filtro, reator e outros).

Dispositivos de informação sobre o funcionamento do motor: são os instrumentos e indicadores do painel do veículo que fornecem informações sobre as condições de seu funcionamento.

Fator de diluição dos gases de escapamento: é a porcentagem volumétrica de diluição da amostra de gases de escapamento devida à entrada de ar no sistema, dada pela expressão:

Arquivo nº 02/77

Fumaça branco-azulada: produtos de combustão de cor branco-azulada, ou cinza, visíveis a olho nu, compostos por partículas de carbono, óleo lubrificante e combustível parcialmente queimado, excetuando-se o vapor de água.

Fumaça preta visivelmente muito intensa: fumaça emitida tipicamente pelos motores do ciclo Diesel, e que é decorrente de produtos de combustão, visíveis a olho nu, composta por partículas de carbono, óleo lubrificante e combustível parcialmente queimado.

Funcionamento irregular do motor: condição de operação caracterizada por uma nítida instabilidade da rotação de marcha lenta, ou da RPM máxima livre do motor Diesel ou quando o motor do veículo só opera mediante o acionamento do afogador ou do acelerador, quando apresenta ruídos anormais ou quaisquer outras condições que impeçam o seu funcionamento regular e o prosseguimento da inspeção.

Gás de escapamento: substâncias emitidas para a atmosfera provenientes de qualquer abertura do sistema de escapamento.

Gases do cârter: substâncias emitidas para a atmosfera, provenientes de qualquer parte dos sistemas de lubrificação ou ventilação do cârter do motor.

Arquivo nº 03/77

Hidrocarbonetos: total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de infravermelho para HC, expresso como normal hexano, em partes por milhão em volume - ppm.

Inspetor de emissões veiculares ou equivalente desde que devidamente habilitado para a função, é o técnico que realiza o ensaio, faz a entrada de dados no sistema, instala os equipamentos, acelera o veículo, expede o relatório e registra e cola o selo no veículo.

Item de controle de emissão: componente ou sistema desenvolvido especificamente para o controle de emissão de poluentes e/ou ruído. Considera-se como tal os sensores necessários ao gerenciamento eletrônico do motor, o conversor catalítico (catalisador), filtros de partículas (DPF), os dispositivos limitadores de fumaça (LDA), os sistemas fechados de recirculação (forçada ou não) de gases do cárter (PCV) e de recirculação de gases do escapamento (EGR), o sistema de controle de emissões evaporativas, abafadores e silenciadores e outros, definidos a critério do órgão responsável pelo gerenciamento do Programa I/M.

Itens de ação indesejável: são quaisquer peças, componentes, dispositivos, sistemas, softwares, lubrificantes, aditivos, combustíveis e procedimentos operacionais em desacordo com a homologação do veículo, que reduzam ou possam reduzir a eficácia do controle da emissão de ruído e de poluentes atmosféricos de veículos automotores, ou produzam variações acima dos padrões ou descontinuas destas emissões em condições que possam ser esperadas durante a sua operação em uso normal.

LIM (Lâmpada indicadora de mau funcionamento): é o meio visível que informa ao condutor do veículo um mau funcionamento do sistema de controle de emissões.

Marcha lenta - ML: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor especificada pelo fabricante deve ser mantida durante a operação do motor sem carga e com os controles do sistema de alimentação de combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso.

Marcha lenta acelerada - MLA: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor é mantida a 2500 RPM ou em outra velocidade angular especificada pelo fabricante, acima de 2000 RPM, sem carga e sem uso do afogador, quando existente.

Medidor de Nível de Som (MNS): equipamento destinado a efetuar medição da pressão sonora provocada por uma fonte de ruído e que fornece medidas objetivas e reproduzíveis do nível do som, normalmente expressa em decibéis (dB).

Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas, motocicletas e assemelhados. Compreendem-se como assemelhados os triciclos e quadriciclos.

Motor de dois tempos: motor cujo ciclo de funcionamento compreende duas fases (combustão-exaustão e admissão-compressão).

Motor de quatro tempos: motor cujo ciclo de funcionamento compreende quatro fases distintas (admissão, compressão, combustão e exaustão).

Motor do ciclo Diesel: motor que funciona segundo o princípio de ignição por compressão.

Motor do ciclo Otto: motor que possui ignição por centelha.

Opacidade: medida de absorção de luz sofrida por um feixe luminoso ao atravessar uma coluna de gás de escapamento, expressa em m-1, entre os fluxos de luz emergente e incidente.

Opacímetro: aparelho que mede, de maneira contínua, a opacidade dos gases e escapamento emitidos pelos veículos.

Peso Bruto Total - PBT: peso indicado pelo fabricante para condições específicas de operação, baseado em considerações sobre resistência dos materiais, capacidade de carga dos pneus etc., conforme NBR 6070.

Potência máxima: potência efetiva líquida máxima, conforme NBR ISO-1585, expressa em kW (quilowatts).

Programa I/M: Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, que tem por objetivo realizar de forma sistemática e padronizada a medição da emissão de poluentes atmosféricos e ruído, em veículos automotores para identificar desconformidades do veículo com as especificações originais que interfiram nessas emissões.

Ruído excessivo: ruído mais intenso que o ruído típico de um dado modelo de veículo, segundo a percepção auditiva e experiência do Inspetor.

Sensores: são os dispositivos que medem as variáveis primárias de controle do motor (rotação, temperaturas, pressões, oxigênio no gás de escapamento etc.) e as transmitem para o módulo de controle do motor.

Sistema de controle de emissões: significa o conjunto de componentes, inclusive o módulo de gerenciamento eletrônico do motor, e todo e qualquer componente relativo aos sistemas de alimentação de combustível, de ignição, de admissão, exaustão ou controle de emissões evaporativas que fornece ou recebe sinais deste módulo com função primordial de controlar a emissão de poluentes.

Sistema de escapamento: conjunto de componentes compreendendo o coletor de escapamento, tubo de escapamento, câmara(s) de expansão, silencioso(s) e, quando aplicável, conversor(es) catalítico(s), filtro(s) de partículas e outros sistemas de pós-tratamento de gás de escapamento e ruído.

Sistema de redução de ruídos: dispositivos empregados com a finalidade de reduzir o ruído emitido pelo veículo, podendo ser constituído de barreiras ou isolamentos acústicos até encapsulamentos de componentes do sistema de propulsão do veículo e sistemas de cancelamento eletrônico de ruídos.

Valores medidos de emissão em marcha - lenta: média dos valores de medição instantâneos e consecutivos registrados pelos analisadores de gases ao longo dos últimos cinco segundos, das emissões de CO e HC no regime de marcha - lenta e em marcha lenta acelerada.

Vapor d'água: vapor visualizado como uma fumaça de cor branca cuja dissipação pode não ser uniforme e que pode conter gotículas de água que se condensam na saída do escapamento.

Vazamentos: vazamentos de fluidos do motor, do sistema de alimentação de combustível e de gás de escapamento.

Veículo bi-combustível: Veículo com dois tanques distintos para combustíveis diferentes, excluindo o reservatório auxiliar de partida.

Veículos derivados de motocicletas: veículos com três ou mais rodas que apresentam sistema de propulsão com características semelhantes às dos motocicletas.

Veículo multi-combustível ou Flex: Veículo que pode funcionar com gasolina ou álcool etílico combustível ou qualquer mistura desses dois combustíveis num mesmo tanque.

Veículo REJEITADO: Veículo que apresenta condições desfavoráveis à realização dos testes de emissões.

Veículo REPROVADO: Veículos que apresentarem alterações e irregularidades na inspeção visual e/ou na inspeção de gases, e/ou de opacidade e/ou de ruído.

ANEXO II

LIMITES DE EMISSÃO

1. Para os veículos com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO corrigido e HC corrigido, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos nas tabelas 1 e 2, abaixo:

Arquivo nº 04/77

Obs.: Para os casos de veículos que utilizam combustíveis líquido e gasoso, serão considerados os limites de cada combustível.

a) Inclui os veículos tipo buggy ou réplica enquadrados no Art. 12 da Portaria IBAMA 167/97.

b) Inclui os veículos comerciais leves ano-modelo 1997 com massa de ensaio até 1700 kg, enquadrados no Art. 13 da Portaria IBAMA 167/97

1.1. A velocidade angular de marcha lenta deverá ser estável dentro de ± 100 RPM e não exceder os limites mínimo de 600 e máximo de 1200 RPM ou o especificado pelo fabricante.

1.2. A velocidade angular em regime acelerado de 2500 RPM deve ter tolerância de ± 300 RPM;

1.3. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

2. Para os motocicletas e similares, com motor do ciclo Otto, os limites máximos de emissão de escapamento de CO corrigido e HC corrigido, de diluição e da velocidade angular do motor são os definidos na tabela 3 abaixo:

Tabela 3 – Limites máximos de emissão de CO corrigido e HC corrigido, em marcha lenta para motocicletas e veículos similares com motor do ciclo Otto:

Arquivo nº 05/77

2.1. A velocidade angular de marcha lenta deverá ser estável dentro de uma faixa de 300 RPM e não exceder os limites mínimo de 700 e máximo de 1400 RPM, ou o especificado pelo fabricante.

2.2. O fator de diluição dos gases de escapamento deve ser igual ou inferior a 2,5. No caso do fator de diluição ser inferior a 1,0, este deverá ser considerado como igual a 1,0, para o cálculo dos valores corrigidos de CO e HC.

3. Para os veículos automotores do ciclo Diesel, os limites máximos de opacidade em aceleração livre são os valores certificados e divulgados pelos respectivos fabricantes, constantes no Anexo VII.

3.1. Para veículos automotores do ciclo Diesel, que não tiverem seus limites máximos de opacidade em aceleração livre divulgados pelos fabricantes, são os estabelecidos na tabela 4 e 5 abaixo:

Tabela 4 - Limites máximos de opacidade em aceleração livre de veículos não abrangidos pela Resolução CONAMA 16/95 (anteriores a ano-modelo 1996)

Arquivo nº 06/77

4. Para todos os veículos automotores, nacionais ou importados, os limites máximos de ruído na condição parado são os valores certificados e divulgados pelo fabricante ou constantes dos Anexos VII, VIII ou IX.

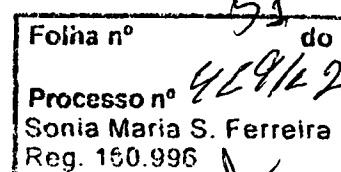
4.1. Na inexistência desta informação, são estabelecidos os limites máximos de ruído na condição parado da tabela 6.

Tabela 6 - Limites máximos de ruído emitidos por veículos automotores na condição parado para veículos em uso.

Arquivo nº 07/77

Observações:

- 1) Designações de veículos conforme NBR 6067.
- 2) PBT: Peso Bruto Total.
- 3) Potência: Potência efetiva líquida máxima conforme NBR ISO 1585.



ANEXO III

PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO DIESEL NO PROGRAMA I/M-SP

1. Na recepção do Centro de Inspeção, será verificado se o veículo possui

prévio agendamento compatível com o horário presente. Na ausência do agendamento, o veículo fica impedido de ser recepcionado. Após ser devidamente recepcionado, o veículo deve ser direcionado para a linha de inspeção, onde será inspecionado.

2. Após o posicionamento do veículo no local da medição de gases deve-se registrar a placa, e:

2.1. Verificar qual o tipo do ciclo de trabalho do motor do veículo, se "2 tempos" ou "4 tempos". Se for de 2 tempos, o veículo deverá ser dispensado da inspeção, com a emissão de Relatório de Dispensa.

2.2. Realizar a conferência dos dados cadastrais do veículo junto ao órgão de trânsito, verificando a compatibilidade dos dados do veículo com o cadastro do DETRAN, no tocante à:

- a) Cor
- b) Combustível
- c) Categoria
- d) Marca/modelo
- e) Placas de identificação

3 Em seguida o Inspetor registrará a quilometragem do veículo e certificar-se-á de que o motor do mesmo encontra-se em temperatura normal de operação.

3.1 A verificação da temperatura do motor poderá ser feita através de duas maneiras diferentes:

- a) Da informação do instrumento de painel do próprio veículo;
- b) Da leitura, por termômetro digital, da temperatura externa do bloco do motor, a qual não deve ser inferior a 60° C, evitando a medição em área muito próxima à tubulação de escapamento.

4 O Inspetor deverá proceder a uma pré-inspeção visual, verificando se o veículo se encontra apto a ser inspecionado quanto à emissão de gases e ruído. Para tanto deverá verificar, se o veículo apresenta:

- a) Funcionamento irregular do motor;
- b) Emissão de fumaça branco-azulada;
- c) Emissão de fumaça preta visivelmente muito intensa;
- d) Violação de lacres do sistema de alimentação;
- e) Vazamentos aparentes de fluidos (gotejamento de óleo, combustível, água, outros fluidos, exceto água do sistema de ar condicionado). Podem ser constatados no início ou durante a inspeção;
- f) Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído, constatados no momento da inspeção. Os sistemas de escapamento ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho;
- g) Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de admissão de ar, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído, constatados no momento da inspeção. Os sistemas de admissão de ar ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho. Para os veículos fabricados há mais de 10 anos esta falta não será motivo de reprovação desde que não comprometa a eficiência do sistema de aspiração (filtro de ar);

h) Insuficiência de combustível para a realização da medição de emissão;

i) Nível de óleo lubrificante abaixo ou acima do limite especificado;

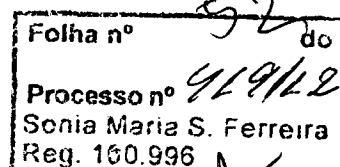
j) Ausência de vareta medidora de óleo lubrificante;

k) Existência de qualquer anormalidade que possa apresentar risco de acidentes, ou danos aos instrumentos de medição, ao veículo ou ao Inspetor durante a inspeção;

l) Falta da tampa do reservatório de combustível, ou de qualquer dos reservatórios dos diversos tipos de óleo do veículo, fluido de freio ou de arrefecimento, e da direção hidráulica, quando visíveis;

m) Impossibilidade de abertura do capô ou basculamento da cabine;

n) Alteração no sistema de aceleração que impeça a aceleração completa do motor.



5 Constatada qualquer das irregularidades descritas nos itens 2.2 e 4, o veículo será considerado "REJEITADO" não podendo iniciar os procedimentos da inspeção visual, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo, encerrando-se a inspeção.

6 No caso do veículo não ter sido rejeitado na pré-inspeção visual, o mesmo será submetido a uma inspeção visual dos itens de controle de emissão de gases e ruído, originalmente previstos para sua marca/modelo/versão, e dos dispositivos de informação sobre o funcionamento do motor.

6.1. Devem ser observados, no que couber, desde que visíveis sem qualquer desmontagem, os eventuais defeitos nos itens seguintes:

a) Sistema PCV (recirculação de gases do cárter) ausente ou danificado;

b) Fixação, conexões e mangueiras do sistema PCV, irregulares;

c) Sistema EGR (recirculação de gases de escapamento) ausente ou danificado;

d) Fixação, conexões e mangueiras do sistema EGR, irregulares;

e) Presença, tipo de aplicação e fixação dos sistemas de tratamento dos gases de escapamento, irregulares;

f) Presença, fixação e conexão elétrica de sensores, irregulares;

g) Existência de dispositivos de ação indesejável e adulterações do veículo que comprovadamente prejudiquem o controle de emissões;

h) Lâmpada (LIM) indicando funcionamento irregular do motor;

i) Avarias, ausência ou estado avançado de deterioração de encapsulamentos, barreiras acústicas e outros componentes que influenciam diretamente na emissão de ruído do veículo, previstos para a marca/modelo/versão do veículo.

6.2. Os itens de inspeção visual para controle de emissão de gases ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho.

Caso o veículo apresente pelo menos uma das irregularidades previstas no item 6.1., o mesmo será considerado REPROVADO, mas deverá ser submetido à medição das emissões dos gases para efeito de orientação ao usuário por meio do relatório de inspeção.

7 Previamente à medição da opacidade da fumaça, o Inspetor deverá verificar o número de saídas independentes do escapamento, bem como a quantidade de tipos de combustível utilizados pelo veículo, para determinar o número de ensaios.

7.1 Considera-se mais de um escapamento quando os gases de escape, desde as câmaras de combustão, são expelidos por tubulações totalmente independentes sem qualquer interligação entre si.

7.2 No caso de dois escapamentos deve-se considerar como resultado das medições, o que apresentar maior valor.

8. O Inspetor deverá identificar as características do sistema de alimentação para a correta seleção dos limites aplicáveis para o motor, ou seja, se o mesmo é:

a) Naturalmente aspirado ou turbo alimentado com LDA (limitador de fumaça);

b) Turbo alimentado (sem LDA);

c) Para os veículos bi-combustível em modos selecionáveis de alimentação, o inspetor deve efetuar os testes em cada um dos modos.

9. Para a execução das medições da opacidade da fumaça, o Inspetor seguirá a sequência abaixo descrita, que deverá ser orientada pelo software de gerenciamento da inspeção, instalado no computador do equipamento.

Folha nº 93 do
Processo nº 419/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 160.996

9.1. Instalar o medidor de velocidade angular.

9.2. Informar ao software de gerenciamento da inspeção as velocidades angulares de marcha lenta e de máxima livre (corte). A fim de preservar a integridade mecânica do veículo, acelerar lentamente o motor e observar os valores de velocidade angular atingidos, certificando-se de sua conformidade com as especificações dos fabricantes;

9.3. Para a verificação, o motor deverá funcionar sem carga para a medição e registro do valor da RPMmarcha lenta, por até 10 segundos e, em seguida, deve ser acelerado lentamente desde a rotação de marcha lenta até atingir a RPMmáx.livre, certificando-se de suas estabilizações nas faixas recomendadas pelo fabricante, com a tolerância adicional de +100 RPM e -200 RPM na RPMmáx.livre e de +/- 100 RPM, para a rotação de marcha lenta;

9.4. Se o valor de velocidade angular de máxima livre registrado não atender ao valor especificado, o veículo será considerado "REPROVADO", sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

9.5. Se o valor encontrado para a marcha lenta estiver fora da faixa especificada, o veículo será considerado REPROVADO, mas deverá ser submetido à medição da opacidade;

9.6. Se as velocidades angulares de marcha lenta e de máxima livre não forem conhecidas, o software de gerenciamento da inspeção poderá fazer a sua determinação de forma a constatar que o limitador de RPM está operando adequadamente, de acordo com a boa prática operacional e as características do motor. Os valores assim determinados serão a base para definição das faixas aceitáveis de medição da velocidade angular, com a tolerância adicional de +100 RPM e -200 RPM na RPMmáx.livre e de +/- 100 RPM, para a rotação de marcha lenta;

9.7. Se ocorrer alguma anormalidade durante a aceleração do motor, o Inspetor deverá desacelerar imediatamente o veículo, que também será considerado "REJEITADO", por funcionamento irregular do motor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

9.8. Após a comprovação de que as rotações de marcha lenta e de corte estão conformes, o veículo estará apto a ser inspecionado com relação à opacidade da fumaça. Antes, porém, o Inspetor deverá fazer uma avaliação subjetiva do nível de emissão de ruído e da cor da fumaça do veículo.

9.9. Através de uma pré-análise auditiva deve verificar se o veículo apresenta timbres e níveis de ruído considerados anormais para seu modelo ou versão. Para tal avaliação o agente deverá acelerar o motor por três vezes até a rotação de corte, sempre retirando o pé bruscamente do acelerador. Caso verifique alguma anomalia, deverá designar o veículo para ser submetido à medição do ruído com MNS. O sistema informatizado também deverá selecionar aleatoriamente alguns veículos não indicados pelo Inspetor para controle e auditoria do processo de inspeção. Só serão submetidos à medição de ruído, os veículos que tiverem sido aprovados na inspeção visual e na medição de gases Durante tal avaliação o Agente avalia também a cor da fumaça;

9.10. Se o Inspetor, durante a pré-análise auditiva observar que o motor apresenta emissão de fumaça preta, porém não suficiente para rejeição do veículo, antes de iniciar o procedimento completo de medição, o mesmo pode acelerar o motor por duas vezes até a RPM máxima livre, inserir a sonda no tubo de escapamento e acelerar até a RPM máxima livre, por até 5s, e verificar o valor máximo de opacidade registrado. Se esse valor for superior a 6,0 m-1, o procedimento de medição será interrompido e o veículo será considerado "REPROVADO", sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

9.11. Para a realização do procedimento completo de medição da opacidade, posicionar a sonda do opacímetro, introduzindo pelo menos 300 mm no escapamento do veículo, com o motor em RPMmarcha lenta.

9.12. O acelerador deverá ser acionado de modo contínuo e rapidamente (no máximo em 1s), sem golpes, até atingir o final de seu curso. Deverão ser registrados os tempos de aceleração entre o limite superior da faixa de rotação de marcha lenta e o limite inferior da faixa de rotação de máxima livre;

9.13. Manter a posição do acelerador descrita no item anterior até que o motor estabilize na faixa de rotação máxima, permanecendo nesta condição por um tempo máximo de 5 segundos. Desacionar o acelerador e aguardar que o motor estabilize na RPMmarcha lenta e que o opacímetro retorne ao valor original obtido nessa mesma condição. O valor máximo da opacidade atingido durante esta sequência de operações deve ser registrado como a opacidade medida, juntamente com o valor da rotação máxima atingida;

9.14. Para a próxima leitura, repetir o procedimento descrito em 9.12. e 9.13. reacelerando, no máximo em 5 segundos, após a última estabilização em marcha lenta;

9.15. Se em determinada aceleração, a rotação máxima atingida estiver abaixo da faixa de rotação de corte especificada com as respectivas tolerâncias, o valor máximo de opacidade verificado não será registrado e a operação será desprezada devendo ser repetida;

9.16. Se ocorrer, em três acelerações consecutivas que a rotação máxima atingida esteja abaixo da faixa de rotação de corte especificada com as respectivas tolerâncias, o veículo será considerado "REPROVADO", após confirmação do supervisor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

9.17. Em cada aceleração, se o tempo de elevação da rotação desde o limite superior da faixa de rotação de marcha lenta até o limite inferior da faixa de rotação de máxima livre registrado ultrapassar 4,5s, a aceleração será desconsiderada e uma nova aceleração será realizada em seu lugar (figura III.1). Se essa mesma condição ocorrer pela terceira vez durante o teste de aceleração livre, o teste será interrompido e o veículo será considerado "REJEITADO", após confirmação do supervisor, por funcionamento irregular do motor, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo;

Arquivo nº 08/77

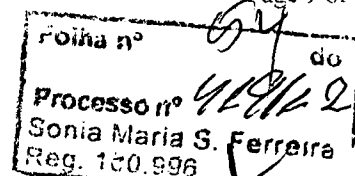


Figura III.1 - Procedimento de Aceleração Livre – Tempos de Medição

9.18. O procedimento de medição descrito em 9.12. a 9.17. deve ser realizado de 4 a 10 vezes e o cálculo dos resultados deve ser efetuado conforme segue:

- Desprezando-se a primeira aceleração para eliminação de resíduos eventualmente acumulados no escapamento, os valores de opacidade obtidos em três medições consecutivas a partir da segunda medição inclusive, devem ser analisados e só podem ser considerados válidos quando a diferença entre o valor máximo e o mínimo neste intervalo não for superior a 0,5m-1;
- O primeiro grupo de três valores consecutivos que atenda às condições de variação determinadas no subitem acima é considerado como o grupo de medições válidas, encerrando-se o ensaio;
- O resultado do ensaio é a média aritmética dos três valores consecutivos válidos, assim selecionados.

10. Em caso de atendimento aos limites de emissão e de velocidades angulares previstos para a marca/modelo do motor, e de o veículo ter sido aprovado na inspeção visual e não tiver sido designado para medição de ruídos com MNS o mesmo será APROVADO, sendo emitido o Certificado de Aprovação do Veículo. Em caso contrário, o veículo será

REPROVADO, sendo emitido o Relatório de Inspeção do Veículo.

11. Os veículos aprovados deverão receber, além do Certificado de Aprovação do Veículo, um selo com código de barras identificador da inspeção, que deverá ser afixado em lugar visível e de difícil transposição para outro veículo.

12. O Certificado de Aprovação do Veículo deverá informar os limites e os valores obtidos nas medições de rotações e opacidade, bem como de ruído se tiverem sido medidos.

13. O Relatório de Inspeção do Veículo deverá informar os limites e, quando

medidos, os valores obtidos nas medições (opacidade), bem como os itens de reprovação na inspeção visual, quando se tratar de REPROVAÇÃO e os itens não atendidos na pré-inspeção visual, quando se tratar de REJEIÇÃO.

14. Ao término do ensaio, com a sonda desconectada do sistema de escapamento, deve ser verificado o zero do opacímetro conforme prescrição do seu fabricante.

15. O opacímetro nunca deve, em qualquer condição de uso, ser posicionado na direção da fumaça do tubo de descarga, inclusive no momento de verificação do zero da escala.

16. As medições devem ser realizadas com opacímetro que atenda à Norma

NBR 12897 - Emprego do Opacímetro para Medição do Teor de Fuligem de Motor Diesel - Método de Absorção de Luz, desde que seja correlacionável com um opacímetro de amostragem com 0,43 m de comprimento efetivo da trajetória da luz através do gás e certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial- INMETRO.

ANEXO IV

PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO OTTO, EXCETO MOTOCICLOS E ASSEMBLHADOS, NO PROGRAMA I/M-SP

1. Na recepção do Centro de Inspeção, será verificado se o veículo possui prévio agendamento compatível com o horário presente. Na ausência do agendamento, o veículo fica impedido de ser recepcionado. Após ser devidamente recepcionado, o veículo deve ser direcionado para a linha de inspeção, onde será inspecionado.

2. Após o posicionamento do veículo no local da medição de gases deve-se registrar a placa, e:

2.1. Verificar qual o tipo do ciclo de trabalho do motor do veículo, se "2 tempos" ou "4 tempos". Se for de 2 tempos, o veículo deverá ser dispensado da inspeção, com a emissão de Relatório de Dispensa.

2.2. Realizar a conferência dos dados cadastrais do veículo junto ao órgão de trânsito, verificando a compatibilidade dos dados do veículo com o cadastro do DETRAN, no tocante à:

- Cor
- Combustível
- Categoria
- Marca/modelo
- Placas de identificação

3. Em seguida o Inspetor registrará a quilometragem do veículo e certificar-se-á de que o motor do mesmo encontra-se em temperatura normal de operação.

55

Processo nº 469122

Sonia Maria S. Ferreira

Reg. 160.996

3.1. A verificação da temperatura do motor poderá ser feita através de duas maneiras diferentes:

a) Da informação do instrumento de painel do próprio veículo;

b) Da leitura, por termômetro digital, da temperatura externa do bloco do motor, a qual não deve ser inferior a 60°C, evitando a medição em área muito próxima à tubulação de escapamento.

4. O Assistente Técnico, antes do motor ser desligado, deve acelerá-lo por três vezes consecutivas até cerca de metade do curso do pedal e desacelerar, enquanto o inspetor, através de uma pré-análise auditiva, verifica se o veículo apresenta timbres e níveis de ruído considerados anormais para seu modelo ou versão, bem como visualmente a existência de fumaça visível, exceto vapor d'água.

4.1. Na constatação de anormalidade em relação ao ruído, o inspetor designará o veículo para ser submetido à medição do ruído com MNS, em etapa posterior. O sistema informatizado também deverá selecionar aleatoriamente alguns veículos não indicados pelo inspetor para controle e auditoria do processo de inspeção. Só serão submetidos à medição de ruídos, os veículos que tiverem sido aprovados na inspeção visual e na medição de gases.

4.2. Na constatação de fumaça visível, o veículo deverá ser rejeitado na pré-inspeção visual.

5. O Inspetor deverá proceder a uma pré-inspeção visual, verificando se o veículo se encontra apto a ser inspecionado quanto à emissão de gases e ruído (MNS). Para tanto deverá verificar, se o veículo apresenta:

a) Funcionamento irregular do motor;

b) Emissão de fumaça visível, exceto vapor d'água;

c) Vazamentos aparentes de fluidos (gotejamento de óleo, combustível, outros fluidos, exceto água do sistema de ar condicionado). Podem ser constatados no início ou durante a inspeção;

d) Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de escapamento (corrosão excessiva, furos não originais, falta de componentes), que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído, constatados no momento da inspeção. Os sistemas de escapamento ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho;

e) Alterações, avarias ou estado avançado de deterioração no sistema de admissão de ar, que causem vazamentos ou entradas falsas de ar ou aumento do nível de ruído, constatados no momento da inspeção. Os sistemas de admissão de ar ou parte destes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho. Para os veículos fabricados há mais de 10 anos esta falta não será motivo de reprovação desde que não comprometa a eficiência do sistema de aspiração (filtro de ar);

f) Insuficiência de combustível(is) para a realização da medição de emissão;

g) Ausência de vareta medidora de óleo lubrificante;

h) Fuga de corrente no sistema de ignição, impedindo ou dificultando a captação da rotação ou causando interferência no equipamento de medição;

i) Existência de qualquer anormalidade que possa apresentar risco de acidentes, ou danos aos instrumentos de medição, ao veículo ou ao Inspetor durante a inspeção;

j) Falta da tampa do reservatório de combustível (principal e secundário nos veículos com motor a álcool e flexíveis), ou de qualquer dos reservatórios dos diversos tipos de óleo do veículo, fluido de freio ou de arrefecimento, e da direção hidráulica, quando visíveis;

k) Impossibilidade de abertura do capô ou basculamento da cabine.

6. Constatada qualquer das irregularidades descritas nos itens 2.2 ou 5, o veículo será considerado "REJEITADO" não podendo iniciar os procedimentos de inspeção visual, sendo então emitido o Relatório de Inspeção do Veículo, encerrando-se a inspeção.

7. No caso do veículo não ter sido rejeitado na pré-inspeção visual, o mesmo será submetido a uma inspeção visual dos itens de controle de emissão de gases e ruído, originalmente previstos para sua marca/modelo/versão, e dos dispositivos de informação sobre o funcionamento do motor.

7.1. Devem ser observados, no que couber, desde que visíveis sem qualquer desmontagem, os eventuais defeitos nos itens seguintes:

a) Sistema PCV (recirculação dos gases do cárter) ausente ou danificado;

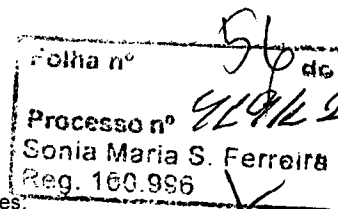
b) Fixação, conexões e mangueiras do sistema PCV, irregulares;

c) Sistema EGR (recirculação de gases de escapamento) ausente ou danificado;

d) Fixação, conexões e mangueiras do sistema EGR, irregulares;

e) Cânister ausente ou danificado;

- f) Fixação, conexões e mangueiras do cânter, irregulares;
- g) Presença, tipo de aplicação e fixação do catalisador, irregulares;
- h) Presença, fixação e conexão elétrica da sonda lambda, irregulares;
- i) Sistema de injeção de ar secundário ausente ou danificado;
- j) Fixação da bomba e/ou conexões do sistema de injeção de ar secundário, irregulares;
- k) Existência de dispositivos de ação indesejável e adulterações do veículo que comprovadamente prejudiquem o controle de emissões;
- l) Lâmpada (LIM) indicando funcionamento irregular do motor;
- m) Avarias, ausência ou estado avançado de deterioração de encapsulamentos, barreiras acústicas e outros componentes que influenciam diretamente na emissão de ruído do veículo, previstos para a marca/modelo/versão do veículo.



7.2. Os itens de inspeção visual para controle de emissão de gases ou parte cestes, não originais, poderão ser admitidos, desde que não prejudiquem os padrões originais de desempenho.

8. Caso o veículo apresente pelo menos uma das irregularidades previstas no item 7.1, o mesmo será considerado REPROVADO, mas deverá ser submetido à medição das emissões dos gases para efeito de orientação ao usuário por meio do relatório de inspeção.

9. Previamente à medição dos gases, o inspetor deverá verificar o número de saídas independentes do escapamento, bem como a quantidade de tipos de combustível utilizados pelo veículo, para determinar o número de ensaios.

9.1. Considera-se mais de um escapamento quando os gases de escape, desde as câmaras de combustão, são expelidos por tubulações totalmente independentes sem qualquer interligação entre si.

9.2. No caso de dois escapamentos, deve-se considerar como resultado das medições, o que apresentar maior valor.

10. Os veículos "Flex" devem ser inspecionados com o combustível com que estiverem abastecidos. Para os veículos bicomcombustível, o inspetor deve efetuar os testes com cada um dos combustíveis. Para tanto, o veículo deve ser submetido, entre as inspeções de cada combustível, a uma descontaminação de 30s em MLA, com uma tolerância de +/- 300 RPM.

10.1. Os veículos com opção selecionável para GNV devem ser ensaiados primeiramente com GNV e a seguir com o combustível líquido.

10.2. Caso o seletor de combustível não esteja operando corretamente, o veículo será REJEITADO por funcionamento irregular do motor.

11. Antes da medição das emissões de gases, o inspetor deverá conectar o sensor do tacômetro ao veículo para comprovação do valor da rotação de marcha lenta especificado pelo fabricante ou dentro da faixa de 600 a 1200 RPM e da sua estabilização dentro de uma faixa de variação máxima de 200 RPM. O valor verificado da marcha lenta deve ser registrado pelo sistema. A verificação da velocidade angular do motor deve ser feita com um tacômetro apropriado, sem que haja a necessidade de desmontagem de qualquer peça do veículo. Se o valor encontrado para a marcha lenta estiver fora da faixa especificada ou não estabilizado, o veículo será REPROVADO, embora o ensaio deva ser realizado até o final. Para a reprovação por rotação o inspetor deverá confirmar o valor medido a fim de se evitar reprovação indevida por falha de medição.

12. Antes das medições o analisador de gases deve garantir concentrações residuais de HC inferiores a 20 PPM, efetuando medições antes de inserir a sonda no tubo de escapamento.

13. Para a execução das medições de emissões de gases, o inspetor deverá seguir a seqüência abaixo descrita:

- a) Posicionar a sonda no escapamento do veículo, introduzindo pelo menos 300 mm. Para assegurar o correto posicionamento da sonda, o analisador de gases deve interromper a medição se o valor medido de CO₂ for inferior a 3%;
- b) Previamente à medição dos gases de escapamento, deverá ser realizada a descontaminação do óleo do cârter mediante a aceleração em velocidade angular constante, de marcha lenta acelerada, com uma tolerância de $\pm$ 300 RPM, sem uso do afogador quando existente, durante um período mínimo de 30 segundos;
- c) Para efeito de comparação com os respectivos limites, os valores medidos de CO, HC e CO₂ em qualquer dos regimes de medição, serão consideradas as médias dos últimos 5 segundos de cada período de medição;
- d) Após a descontaminação de 30 segundos, o equipamento analisador de gases deve iniciar, automaticamente, a medição dos níveis de concentração de CO, HC e CO₂ medidos em MLA, com uma tolerância de $\pm$ 300 RPM, e enviar os resultados ao computador de gerenciamento da inspeção que os registrará e calculará o fator de diluição dos gases de escapamento do veículo;
- e) Se o fator de diluição resultar superior a 2,5 o posicionamento da sonda de amostragem deve ser verificado e o ensaio reiniciado. Caso persista o valor elevado para a diluição, o veículo deve ser REPROVADO;
- f) Para efeito da correção dos valores medidos de CO e HC, quando o respectivo fator de diluição resultar em valor inferior à unidade,

Folha nº	57	do
Processo nº	428/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 120.996		

PROJETO DE LEI 01-0420/2007 do Vereador Abou Anni (PV)

Dispõe sobre o estabelecimento de pontos fixos e determinados para o estacionamento de veículos que transportam escolares, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Fica estabelecimento que os veículos que transportam escolares deverão ter pontos fixos e exclusivos, para estacionamento regulamentado por sinalização horizontal e vertical.

Art. 2º Os pontos de estacionamento de uso exclusivo aos transportadores de escolares, serão fixados em local não distante da instituição de ensino, a fim de facilitar o embarque e desembarque.

Parágrafo único. Compete ao Poder Público Municipal fixar os critérios para a fiel execução desta lei, a fim de determinar quantos veículos do transporte de escolares poderão utilizar cada um dos pontos de estacionamento.

Art. 3º É livre o uso dos pontos de estacionamento estabelecidos na presente lei, para os finais de semanas, feriados, férias escolares e dias úteis após o horário escolar.

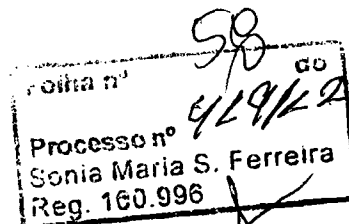
Art. 4º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 5º Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contado de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.

PUBLICADO DOC 06/04/2011, PÁG 97



PROJETO DE LEI 01-00106/2011 do Vereador Chico Macena (PT)

“Altera a lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do “Programa de Inspeção e Manutenção de veículos em uso” e dá outras providências”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º. Acrescente-se Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995 o artigo abaixo descrito:

Art. 5a. O procedimento de inspeção veicular compreende as seguinte fases:

I - pré-inspeção visual;

II - inspeção visual;

III - inspeção mecânica e

IV - medição de ruídos.

Parágrafo 1º. As fases do procedimento de inspeção veicular, que trata o caput, devem ser realizadas e esgotadas em uma única inspeção.

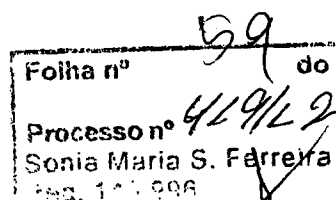
Parágrafo 2º. Concluída todas as fases da inspeção veicular mencionados nos incisos do caput, a concessionária deverá emitir relatório indicando todas as causas de rejeição e ou reprovação a serem sanadas pelo munícipe.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 26/05/2011, PÁG 117



PROJETO DE LEI 01-00227/2011 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio e dá outras providências.

Artigo 1º. Fica o Município obrigado a demarcar vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio, públicas e particulares na cidade de São Paulo.

Artigo 2º. As vagas exclusivas para veículos do transporte escolar serão demarcadas e distribuídas da seguinte forma:

I. 02 (duas) vagas para escola com mais 500 (quinhentos) alunos;

II. 04 (quatro) vagas para escolas com mais de 1000 (mil) alunos.

Artigo 3º. O direito à utilização das vagas exclusivas prevista no artigo 2º fica restrito aos veículos de transporte escolar devidamente cadastrado junto ao Departamento de Transportes Públicos - DTP, vinculado a Secretaria Municipal de Transportes.

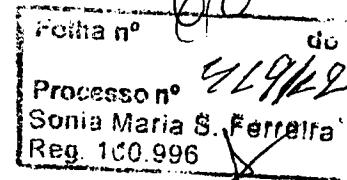
Artigo 4º. Fica limitado o direito à utilização das vagas exclusivas ao tempo necessário para o embarque e desembarque dos alunos transportados e o motorista não poderá sair do seu assento de condutor do veículo enquanto durar o embarque ou desembarque, cabendo ao monitor auxiliar aos alunos.

Art. 5º. A demarcação das vagas e fiscalização de sua utilização ficará ao cargo do Departamento de Transportes Público - DTP e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Parágrafo Único: As escolas deverão enviar requerimento a CET solicitando a demarcação das áreas.

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

Sala das Sessões. Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 22/06/2011, pág. 101

PROJETO DE LEI 01-00297/2011 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB)

"Dispõe sobre a concessão de bônus destinado a "inspeção veicular ambiental", como incentivo à redução de acidentes de trânsito, no âmbito do município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o "bônus ambiental", a ser concedido à pessoa física ou jurídica proprietário(a) ou arrendatário(a) mercantil de veículo automotor registrado no DETRAN/SP, com o objetivo de reduzir acidentes de trânsito.

§ 1º - O bônus ambiental será concedido ao veículo automotor aprovado na inspeção veicular, que no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao da inspeção veicular não tiver registrado nenhuma autuação por infração de trânsito por "excesso de velocidade" e "semáforo", no município de São Paulo.

§ 2º - O bônus ambiental referido neste artigo, corresponderá ao valor do preço público pago à empresa concessionária do serviço de inspeção veicular na cidade de São Paulo, criada pela Lei nº 11.733, de 27/03/1995, alterada pelas Leis nºs 12.157, de 9/08/1996 e, 14.714, de 17/04/2008, na data do agendamento de tal serviço.

Art. 2º - O bônus ambiental deverá ser pago ao proprietário(a) ou arrendatário(a) de veículo automotor, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias por solicitação deste, bastando declarar, sob as penas da lei, a inexistência de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" no período de janeiro a dezembro do ano anterior ao período anual da inspeção veicular obrigatória.

Art. 3º - A Prefeitura do Município de São Paulo poderá obter a confirmação a CET ou ao DETRAN/SP, sobre o não cometimento de infração por "excesso de velocidade" e "semáforo" para o período de concessão do bônus ambiental.

Art. 4º - A solicitação do pagamento do bônus ambiental será efetivada no site da Prefeitura do Município de São Paulo, onde o beneficiário indicará uma agência bancária e nº da conta-corrente que deverá ser efetuado o crédito do valor correspondente ao bônus ambiental.

Parágrafo único - A Prefeitura Municipal de São Paulo, nos moldes do que foi feito para a devolução do preço pago pela inspeção veicular, adotará os mecanismos necessários para o pagamento do bônus ambiental ora criado.

Art. 5º - O Pagamento do bônus ambiental ora instituído, de caráter educativo, que tem como fato gerador a inexistência de multas de trânsito por excesso de velocidade e de semáforo, independente de estar o veículo licenciado e nem sujeito a quitação de quaisquer débitos do proprietário(a) ou arrendatário(a) relacionados com tributos municipais.

Art. 6º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações municipais próprias, suplementadas se necessário.

Parágrafo único - Caberá ao Executivo a regulamentação da presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar de sua vigência.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

PUBLICADO DOC 23/08/2012, PÁG 106

Folha nº 65 do
Processo nº 44912
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

PROJETO DE LEI 01-00360/2012 do Vereador Arselino Tatto (PT)

"Dispõe sobre a vistoria dos veículos destinados ao transporte escolar na cidade de São Paulo, previsto na Lei nº 13.241 e regulamentada pelo Decreto 43.582/2003".

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º A vistoria dos veículos destinados à condução de escolares, prevista na Lei 13.241/2001 e exercida por condutores particulares, deverá ser realizada de forma descentralizada.

Parágrafo único. O Prefeito deverá, no prazo de trinta dias, promulgar decreto com os locais nas zonas sul, norte, leste e oeste para atendimento dos operadores de serviço de transporte escolar gratuito.

Art. 2º Revoga-se a taxa cobrada para inspeção veicular.

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

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

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

Sala das Sessões, em Abril de 2010. As Comissões competentes."

A Comissão de Justiça
Em 09/10/12
[Assinatura]
Solange Raimone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF. 10.801

Seg. 10 - 10/10/12 - para a Comissão de Justiça
e para o Conselho de Administração - 10/10/12
nº 02

Em 10/10/12

[Assinatura]
Lillian Bueno Alba
RF 10.933



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 62

do processo nº 01-419 de 20 12 10 10 12 (a) Lilian

Lilian Bueno Alba
RF 10.933

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 10/10/12 às 15:45

RF

Lilian Bueno Alba
RF 10.933

Recebido em 17/10/12

Para Rubrica
Em 17/10/12

Presidência
O prazo para a apresentação é de 8 dias
nos termos do § 3º do artigo 83 do R.L.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PROCESSO LEGISLATIVO			
EM	<u>16/10/12</u>	AS	<u>14:30h</u>
POR	<u>[Assinatura]</u>		
SAÍDA:	AS:	h	ASS:

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) junta(d)a(s) peça(s) do documento(s) rubricado(s)
sob nº 63.465, a folha de informação nº
em 17/12/12.

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01963/2012

pl0419-12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0419/12.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Aurélio Nomura, que visa dispor sobre a vistoria semestral obrigatória a ser realizada nos veículos de transporte escolar.

Segundo a propositura, as vistorias semestrais obrigatórias dos veículos de transporte escolar serão realizadas nas Subprefeituras em dias úteis e aos sábados.

O projeto ainda prevê que, caso o veículo seja reprovado, poderá ser novamente inspecionado em até 5 (cinco) dias, devendo os locais responsáveis pela realização da vistoria adotar providências para o agendamento com hora marcada.

Sob o aspecto estritamente jurídico, o projeto não reúne condições para prosseguir em tramitação, posto que invade seara privativa do Executivo, consoante será demonstrado.

Ao detalhar o modo pelo qual deve ser executado determinado serviço público, o projeto caracteriza-se como ato concreto de administração, perdendo a abstração e generalidade de que se devem revestir os mandamentos legais, invadindo, assim, a competência privativa do Executivo.

Com efeito, é cediço que incumbe ao Poder Executivo a gestão, a organização e a execução dos serviços públicos municipais, devendo para tanto estar resguardado de interferências indevidas em sua atuação, razão pela qual a Lei Orgânica do Município assegura ao Prefeito: i) a atribuição de propor à Câmara Municipal projetos de lei sobre criação, alteração das Secretarias Municipais e Subprefeituras, inclusive sobre suas estruturas e atribuições (art. 69, XVI); ii) a competência para dispor sobre a estrutura, organização e funcionamento da administração municipal (art. 70, XIV); e, iii) iniciativa privativa para apresentar projetos de lei que disponham sobre organização administrativa (art. 37, §2º, IV).

Nos termos dos dispositivos legais acima citados, compete ao Prefeito organizar internamente a estrutura da Administração Pública e a prestação dos serviços públicos, o que implica na atribuição de fixar os meios, os recursos a serem utilizados e a forma a ser observada na execução dos referidos serviços.

Diante do exposto, verifica-se que o projeto em análise assume feição de ato concreto de administração, incidindo, assim, em flagrante violação ao princípio constitucional da harmonia e independência entre os Poderes.

17 - RELCOM
17- 01986/2012



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0419-12

Processo nº 01-419/12
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

Corroborando as assertivas acima, acerca da exclusividade conferida ao Chefe do Poder Executivo na gestão dos serviços públicos, tem-se o posicionamento da jurisprudência do E. Tribunal de Justiça de São Paulo:

ADI nº 118.038-0/5-00, julgada em 29/09/2005:

Representação de inconstitucionalidade - Lei de iniciativa parlamentar que cria para o Município obrigação administrativa (realização de campanha de vacinação antigripal em crianças no mês de maio de cada ano), deixando, ademais, de apontar a fonte de receita - Vício de iniciativa, pois que reservada, na espécie, ao chefe do Poder Executivo, afrontando os artigos 5º, 25, 37, 47, I e II, 144, 174, III, e 176, I, da Constituição do Estado - Representação julgada procedente. (grifamos)

ADI nº 160.996-0/2-00, julgada em 13/08/08:

"Com efeito, ao editar, por iniciativa de um de seus Deputados, norma legal dispondo sobre a criação de um "Programa Estadual para Identificação e Tratamento da Dislexia na Rede Oficial de Educação", estabelecendo a "capacitação permanente dos educadores para que tenham condições de identificar os sinais da dislexia e de outros distúrbios nos educandos" (artigo 2º), impondo às Secretarias da Saúde e da Educação a formulação de diretrizes para viabilizar a plena execução do referido programa (artigo 3º), que terá caráter preventivo e também promoverá o tratamento do educando" (artigo 4º), a Assembleia Legislativa invadiu esfera de atribuição reservada ao Governador do Estado, sem dúvida, em que pese a louvável intenção que inspirou a autora do projeto de lei.

Ao Governador do Estado compete dispor privativamente sobre a criação, estruturação e atribuições dos órgãos e serviços da Administração Pública Estadual. Nelas se insere inegavelmente a atividade concreta e típica de administração consubstanciada na criação de programa destinado à identificação de dislexia na rede oficial de educação e seu tratamento, assim como a adoção de medidas necessárias para a sua implementação e execução.

O fato de ser concorrente a competência legislativa dos Estados da federação para legislar sobre educação e proteção à saúde não confere à Assembleia Legislativa autorização para iniciar processo legislativo a respeito de matéria que interfere diretamente na administração superior do Estado, pois é cedido, como se disse, caber exclusivamente ao Chefe do



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0419-12

Poder Executivo a iniciativa de leis que envolvam o planejamento, a organização, a direção e a execução dos atos e serviços de governo.
(grifamos)

Desta forma, a propositura ao imiscuir-se em matéria de competência privativa do Poder Executivo, violou o princípio da harmonia e independência entre os Poderes, contemplado na Constituição Federal (art. 2º), na Constituição Estadual (art. 5º) e contemplado também na Lei Orgânica do Município (art. 6º).

Pelo exposto, somos pela **INCONSTITUCIONALIDADE**, sem prejuízo do prosseguimento deste projeto na hipótese de recurso provido pelo Plenário desta Casa, nos termos do art. 79 do Regimento Interno. *em 12/12/12*

ARSELINO TATTO

ABOU ANNI

JOSE AMÉRICO

ADOLFO QUINTAS

MARCO AURÉLIO CUNHA

CELSO JATENE

QUITO FORMIGA

EDIR SALES

SANDRA TADEU

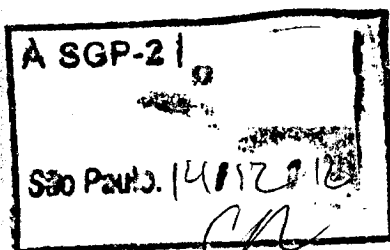
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 13 / 12 / 12

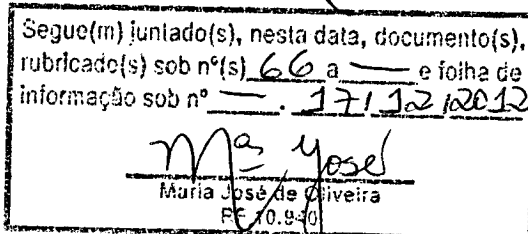
Pág. 84 Col. 01

Conferido

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257



Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP.2

Folha nº 66 do Processo
nº 01-0419 de 2012
M. José
Mário José da Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.940

fls. 71

São Paulo, 17 de dezembro de 2012.

Memo SGP.21 - nº 47/2012

Ao Nobre Vereador

AURÉLIO NOMURA (PSDB)

Informo que o Projeto de Lei nº 419/2012, de autoria de Vossa Excelência, teve parecer pela INCONSTITUCIONALIDADE exarado em 12/12/2012 pela douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

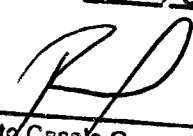
Face ao exposto a matéria será tida como rejeitada. Cabe, contudo, recurso ao Plenário no prazo de até 30 dias após o recebimento do presente, conforme disposto no artigo 79 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

CARLOS ROBERTO DA SILVA
Secretário de Apoio Legislativo
SGP.2

RECEBIDO EM 17/12/12
Nome: Denoma R. C.
RF: 4158194
Assinatura: [assinatura]

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°(s)
a e folha de informação
sob n° 67. 02101113


Roberto Cassio Gonçalves
Assistente Parlamentar
RF 101.752 - SGP.21



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 67
do processo nº 01- 419 de 2012, 02, 01, 2013 (a)

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

À SGP-33

PARA ARQUIVAMENTO, face ao disposto no artigo 275, caput, do Regimento Interno.

São Paulo, 02/01/2013.

Carlos Roberto da Silva
CARLOS ROBERTO DA SILVA
SECRETÁRIO DE APOIO LEGISLATIVO
SGP.2

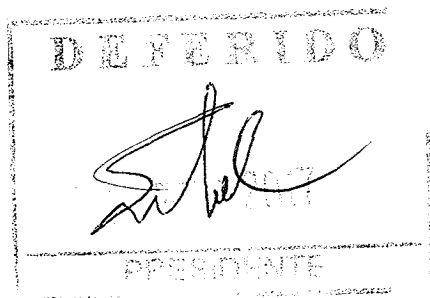
124732

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO	
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	<u>67</u> fls.
Arquivado em	<u>26/02/2013</u>
O. Func.º	<u>Eliete L. S.</u>

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 68,69 e folha de informação
sob nº 70 20102117

René G. Barreto
11.069



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

Rene G Barreto
RF 11.069

RDS

129/2017

REQUERIMENTO Nº _____/2017

REQUEIRO, nos termos do art. 275, do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, o desarquivamento dos seguintes projetos de autoria do Vereador Aurélio Nomura.

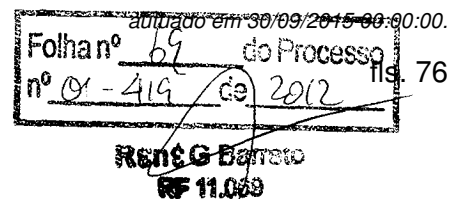
PDL 11/2000, PDL 30/2015, PDL 107/2005, PL 1/2012, PL 1/2012, PL 4/1996, PL 8/2012, PL 8/2014, PL 15/2012, PL 15/2014, PL 17/2011, PL 21/2008, PL 21/2014, PL 23/2000, PL 27/2008, PL 29/2007, PL 44/2012, PL 55/2012, PL 65/2010, PL 72/2010, PL 81/2013, PL 83/2012, PL 89/2012, PL 92/2011, PL 95/2011, PL 104/2012, PL 106/2010, PL 112/2009, PL 113/2000, PL 127/2006, PL 129/2013, PL 136/2012, PL 147/2013, PL 149/2008, PL 151/2013, PL 156/2011, PL 164/2012, PL 167/2014, PL 171/2006, PL 176/1994, PL 176/2006, PL 177/1994, PL 183/2006, PL 203/2014, PL 208/2011, PL 211/2013, PL 223/2010, PL 227/2012, PL 234/2006, PL 236/2011, PL 241/2012, PL 242/1995, PL 243/2011, PL 246/2011, PL 246/2014, PL 249/2008, PL 249/2011, PL 250/2006, PL 256/2016, PL 261/2014, PL 265/2010, PL 266/2012, PL 270/1996, PL 271/1996, PL 279/2010, PL 287/1995, PL 297/2013, PL 304/1994, PL 318/2012, PL 332/2013, PL 333/2006, PL 333/2011, PL 335/2016, PL 337/2016, PL 342/2011, PL 348/2011, PL 349/2016, PL 352/2014, PL 354/2014, PL 359/2012, PL 366/1999, PL 366/2012, PL 373/2007, PL 377/2010, PL 382/2013, PL 387/2009, PL 390/2008, PL 395/2011, PL 398/2014, PL 400/2011, PL 404/2016, PL 408/2005, PL 408/2014, PL 409/2005, PL 410/2006, PL 410/2011, PL 417/2005, PL 419/2012, PL 423/2005, PL 449/1995, PL 449/1997, PL 454/2008, PL 456/2006, PL 462/2016, PL 466/2008, PL 466/2011, PL 470/2006, PL 475/2008, PL 490/2014, PL 496/2010, PL 497/2009, PL 497/2014, PL 498/2005, PL 498/2013, PL 502/1997, PL 504/1994, PL 510/2005, PL 520/2013, PL 531/2013, PL 535/2007, PL 536/2011, PL 551/2007, PL 552/2011, PL 557/2013, PL 558/2011, PL 573/2013, PL 576/2011, PL 576/2013, PL 577/2006, PL 577/2015, PL 580/2008, PL 585/2013, PL 601/2011, PL 602/2013, PL 618/2011, PL 620/2011, PL 632/1993, PL 647/2013, PL 657/2007, PL 664/2005, PL

15 FEV 2017



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB



665/2005, PL 706/1995, PL 707/1995, PL 727/2009, PL 729/2007, PL 732/2007, PL 755/2007, PL 761/2013, PL 762/2013, PL 764/2013, PL 781/2013, PL 811/2013, PL 844/2013, PL 845/2013, PL 854/2013, PL 858/1995, PL 859/2007, PL 924/1995, PL 924/1997, PL 1202/1995, PLO 1/2012, PLO 1/2013, PLO 2/2009, PLO 4/2007, PLO 4/2011, PLO 8/2006, PLO 10/2010, PR 2/2016, PR 6/2012, PR 7/1994, PR 20/2011, PR 22/2005, PR 31/1995, PR 44/1997.

Sala das Sessões, 13 de fevereiro de 2017.

ADRIANA RAMALHO
Líder da Bancada do PSDB



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 70

do processo nº 01-419 de 20.12 (a)

Rene G. Barreto
RF 11.063

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017

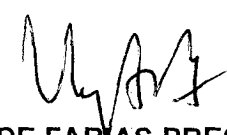

ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-129/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20, 02, 2017


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A SGP - 24

24 / 02 / 17

Tairo Batista Esperança
Técnico Administrativo
RE 11.232

Segue(m) juntado(s), nesta data, documentos
rubricados sob nº 71 a — e folha de
informação nº 72 27/03/2017

Marcos Antonio Leônidas
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP.2

Folha n° 71	do Processo n° 01-439	de 2012
Marcos Antonio Leônidas		
RF: 10.910		

São Paulo, 03 de março de 2017.

Memo SGP.2 - nº 012/2017

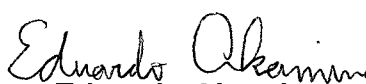
Ao Nobre Vereador

AURÉLIO NOMURA

Informo que o Projeto de Lei nº 419/2012 de autoria de Vossa Excelência, teve parecer pela INCONSTITUCIONALIDADE exarado em 12/12/2012 pela douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Face ao exposto a matéria será tida como rejeitada. Cabe, contudo, recurso ao Plenário pelo prazo restante de até 26 dias após o recebimento do presente, conforme comunicado encaminhado pelo Memo SGP-2 nº 47/2012.

Atenciosamente,


Eduardo Akamine
Secretário de Apoio Legislativo -
SGP.2

RECEBIDO EM 03/03/2017
Nome: <u>Rafaela Garcia</u>
RF: <u>60067</u>
Assinatura: <u>Rafaela Garcia</u>



C M R MUNICI L D
SAO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 72

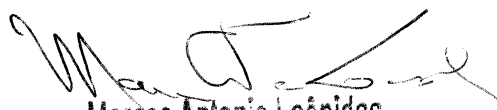
do processo nº 01-455 de 20 12 27, 03, 2017 (a)

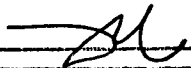
Marcos Antonio Leônidas
Técnico Administrativo
RF. 10.910

À SGP. 22 – Sr. Supervisor,

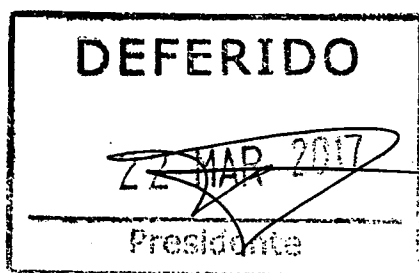
Encaminho em devolução o presente processo, para as providências necessárias.

27/03/2017


Marcos Antonio Leônidas
Supervisor de SGP-24

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
73 a 73 e folha de informação
sob nº —. ..27.1.03.117....
Ass: 

Diego Marinetto
Técnico Administrativo
RF. 11.478



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

Folha nº 73 do proc. nº 1-415 de 20 12 fls. 82

DIEGO MARINETTO
Técnico Administrativo
RE 11.478

RDS
364/2017

REQUERIMENTO Nº _____/2017

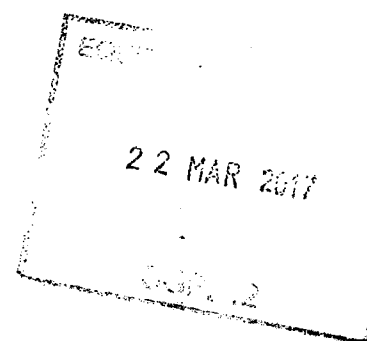
REQUEIRO, na forma regimental, a retificação do RDS Nº 129/2017, tornando sem efeito o pedido de desarquivamento dos seguintes projetos de autoria do Vereador Aurélio Nomura.

PL 208/2011, PL 419/2012, PL 95/2011, PL 223/2010, PL 242/1995, PL 250/2006,
PDL 11/2000, PDL 107/2005, PL 021/2008, PL 023/2000.

000 - 007.22 - 22/03/2017 - 11:40 - 000516 - 1/2

Sala das Sessões, 17 de março de 2017.


ADRIANA RAMALHO
Líder da Bancada do PSDB



OTHER
OVERSIGHT

A SGP - 33

28, 03, 17

~~Antonio Isoldi Caleari~~
~~Supervisor - SGP, 22~~
~~RF 11.300~~

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º 2 e fls. de informação
sob n.º 711 291 0317

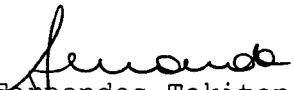
FERNANDA FERNANDES
Técnico Administrativo
RF. 11.467

Papel para informação, rubricado como folha n° 74
do processo 01-419 de 2012 29/03/2017


Fernanda Fernandes Takitani
RF 11467

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 21/02/2017
Arquivado novamente em 29/03/2017
Com 74 fls.
O Funcionário


Fernanda Fernandes Takitani
RF 11467